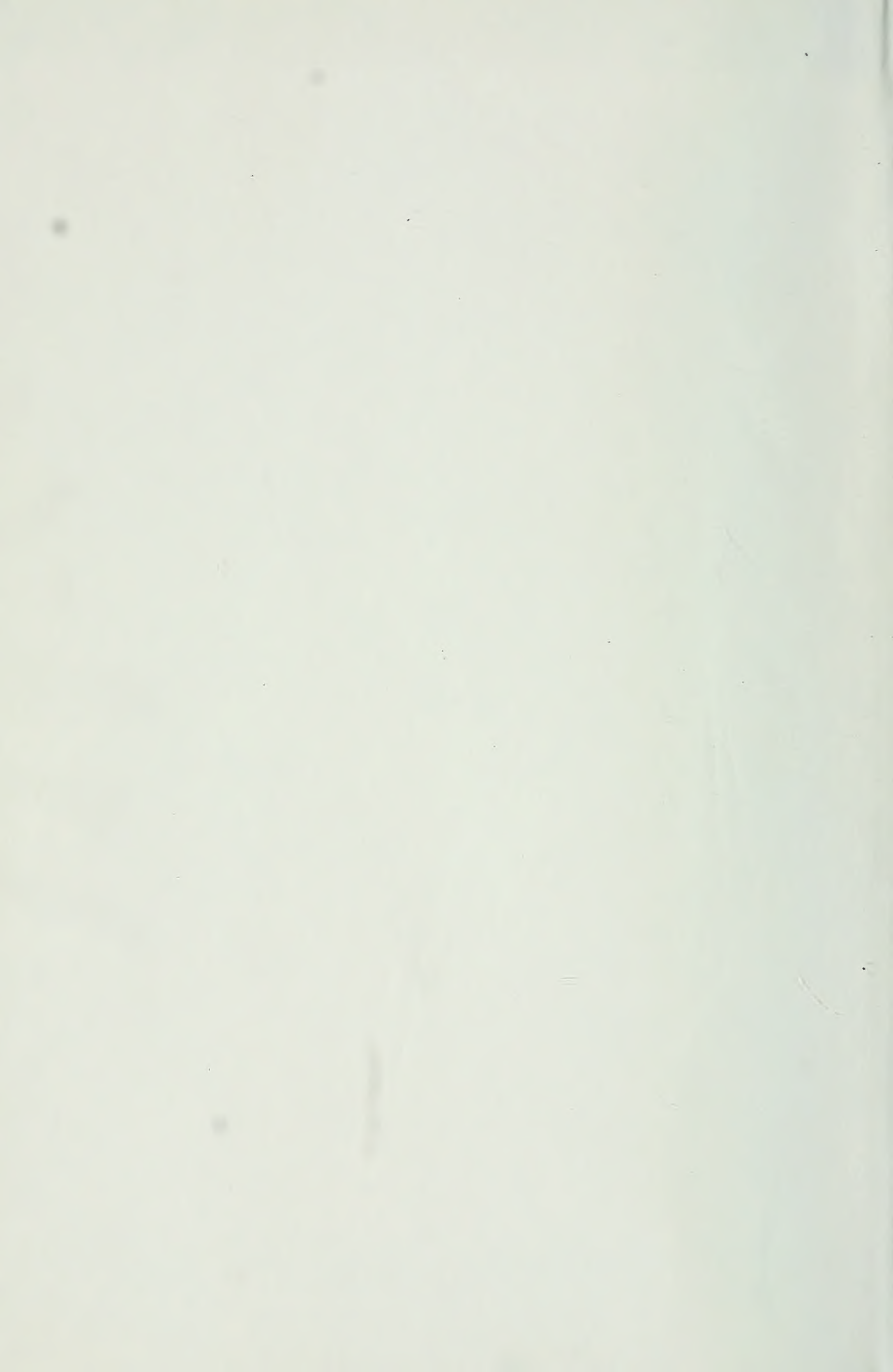

3 1761 07858405 9





# Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei.

Von

Dr. jur. et phil. Hermann Schmidt.

Mit einer Karte der Eisenbahnen in der asiatischen Türkei.



Berlin 1914
Franz Siemenroth
SW. 11, Hafenplatz 9.

Preis M. 4.50, geb. M. 5.50.

**Arnold.** Die Handelsbilanz Deutschlands von 1899 bis 1900. Von Dr. Rud. Arnold. 1905. XII u. 204 S. gr. 8⁰. Geh. M. 3.—.

**Basch.** Die Entwicklung der elektrischen Beleuchtung und der Industrie elektrischer Glühlampen in Deutschland. Von Dr. Karl Basch. 1910. VIII u. 96 S. 8⁰. Geh. M. 2.50.

**Behm.** Der Handelsagent. Seine soziale Stellung und volkswirtschaftliche Bedeutung. Von Dr. Paul Behm. 3. Auflage. 1913. XII u. 202 S. Preis M. 4—.

**van der Borght.** Beiträge zur Geschichte der deutschen Reisstärkeindustrie. Von Dr. R. van der Borght, früher Präsident des Kaiserl. Statistischen Amts. 100 S. gr. 8⁰. Geh. M. 2.50.

**v. Brandt.** China und seine Handelsbeziehungen, mit besonderer Berücksichtigung der deutschen. Von M. v. Brandt, Kaiserlicher Gesandter a. D. VIII u. 139 S. gr. 8⁰. Preis M. 3.—.

**Cantor.** Die Konkurrenzklausel. Geltendes Recht und legislatorische Betrachtungen. Von Dr. Otto Cantor. M. 1.20.

**Eger.** Die Binnenschiffahrt in Europa und Nordamerika. Im Auftrage des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten nach amtl. Berichten und Veröffentlichungen bearbeitet von Eger, Regierungs- und Baurat. Mit 4 Karten. 142 S. Fol. Geh. M. 10.—.

**Eswein.** Die Elektrizitätsversorgung und ihre Kosten mit besonderer Berücksichtigung des Elektromotors. Von Dr R. Eswein, Dipl.-Ing. 1911. VIII u. 135 S. gr 8⁰. 2. Auflage. Geh. M. 3.—.

**Gothein.** Der deutsche Außenhandel. Materialien und Betrachtungen. Von Georg Gothein, Mitglied des deutschen Reichstages. XXIV u. 827 S. 4⁰ Geb. M. 23.—.

**Graßmann.** Die deutsche Konsular-Berichterstattung. Von Dr. J. Graßmann. 1910. VIII u. 95 S. Geh M. 2.—.

**Haeßner.** Marokkos Handelsbeziehungen seit 1905 mit besonderer Berücksichtigung von Deutschland. Von Dr Max Haeßner. 1912. 224 S. Geh. M. 4.50, geb M. 5.60

**Jschchanian.** Die ausländischen Elemente in der russischen Volkswirtschaft. Von Dr. B. Jschchanian. 1913. XVIII u. 304 S. gr. 8⁰. Geh. M. 7.—, geb. M 8.—.

**Jutzi.** Elektrizitätsversorgung und Gemeinde-Verwaltung. Von W. Jutzi. 1907. IV u. 59 S. gr. 8⁰. Geh. M. 1.40.

**Kaufmann.** Welt-Zuckerindustrie. (Fiskalische Vorzugsbehandlung, Kartelle und internationales und koloniales Recht). Von Prof. W. Kaufmann. 630 S. gr. 8⁰. M. 12.—, geb. M. 14.—.

**Klose.** Die Finanzpolitik der preußischen Großstädte. Von Dr. Walter Klose. 1907 VIII u. 261 S. gr. 8⁰. Geh. M. 5.50, geb. M. 6.50.

**Kopsch.** Interkommunale gewerbliche Unternehmungen in Deutschland. Von Dr. Joh. Kopsch. 1913. X u. 130 S. gr. 8⁰. Geh. M. 3.—, geb. M. 4—.

**Kühn.** Der Ausfuhrzwischenhandel im Übersee-Verkehr. Von Dr. Hans Kühn. 1908. IV u. 129 S. Geh. M. 3.—.

**Kundt.** Brasilien und seine Bedeutung für Deutschlands Handel und Industrie. Von Dr. Walther Kundt. VIII u. 118 S. gr. 8⁰. Geh. M. 2.50.

# Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei.

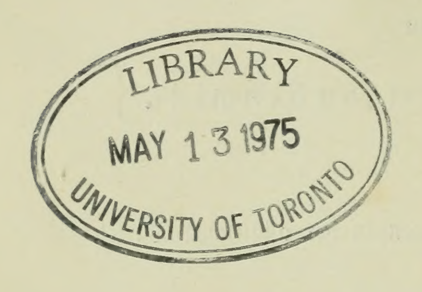
Von

Dr. jur. et phil. Hermann Schmidt.

Mit einer Karte der Eisenbahnen in der asiatischen Türkei.

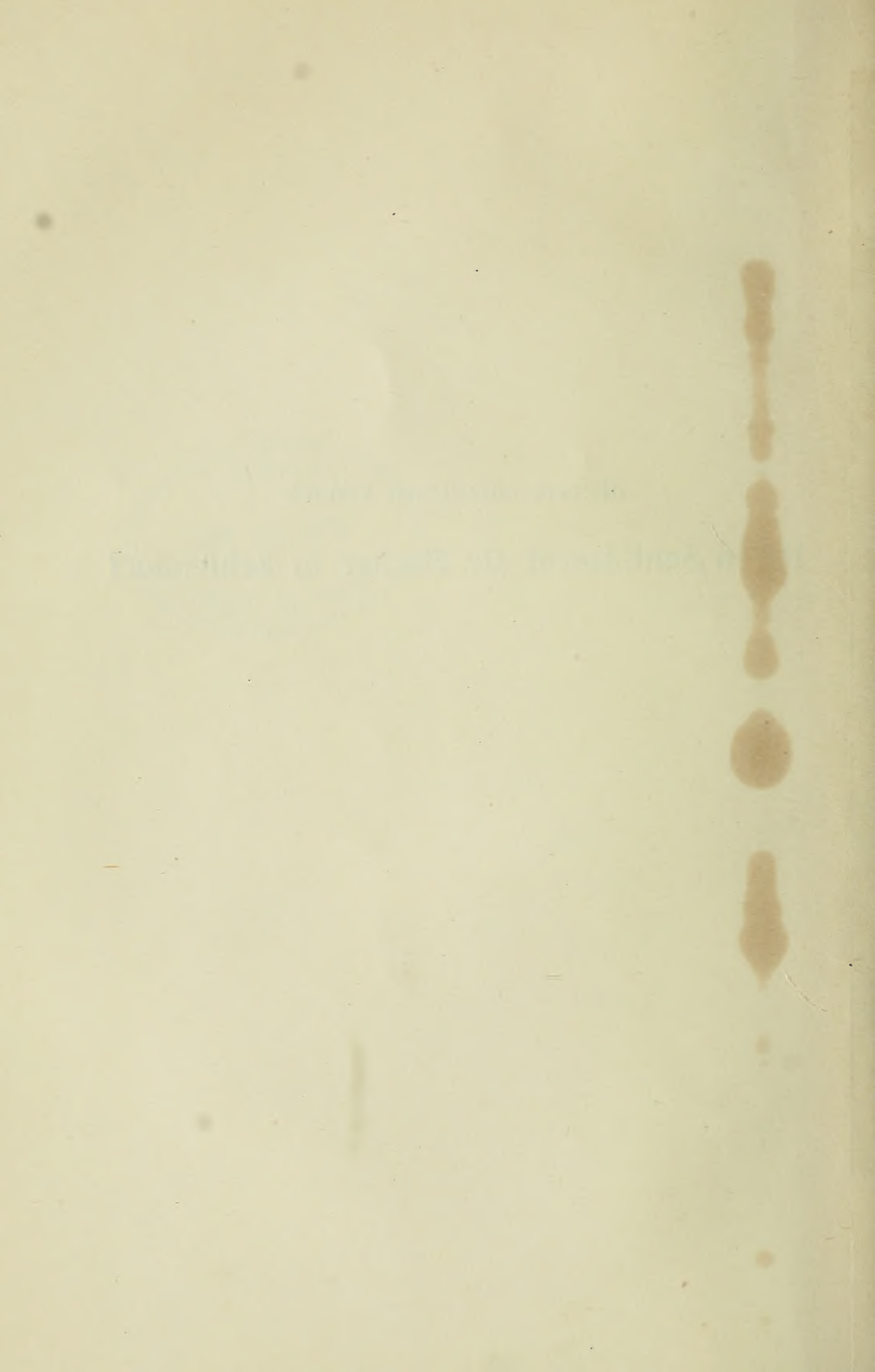


Berlin 1914
Franz Siemenroth
SW. 11, Hafenplatz 9.


LIBRARY
MAY 13 1975
UNIVERSITY OF TORONTO

Meinem väterlichen Freunde

Herrn Sanitätsrat Dr. Fischer in Zehlendorf



# Vorwort.

Auf einem der wichtigsten Schauplätze moderner wirtschaftspolitischer Kämpfe will Friede und Ruhe einkehren, der Widerstreit des Unternehmungsgeistes mehrerer Völker hat nach heftigem Hin und Her eine Klärung herbeigeführt, eins der für die Zukunft bedeutungsvollsten Kapitel der Verkehrsgeschichte steht vor seinem Abschluß: Die Türkei ist mit Deutschland, England und Frankreich in sehr aussichtsreiche Verhandlungen über den Ausbau des Eisenbahnnetzes in der asiatischen Türkei getreten, deren Einzelheiten noch nicht bekannt gegeben sind, vielleicht auch noch nicht alle feststehen, deren Gedankengang und großes Schlußziel jedoch schon scharf umrissen ist. Die Bagdadbahnfrage, die, ein wichtiger Punkt in der Reihe deutsch-englischer Unstimmigkeiten, seit langen Jahren nicht zur Ruhe kam und nicht gelöst werden konnte, steht im Mittelpunkt dieser Verhandlungen.

An sie schließen sich Besprechungen über den Ausbau der Bahnen Ostanatoliens, dem sich Rußland lange widersetzt und der jetzt französischen Unternehmern übertragen werden soll, und endlich sollen auch die mancherlei Reibungsflächen, die aus dem Nebeneinander französischer Privat- und türkischer Staatsbahnen in Syrien, entsprangen, beseitigt werden.

In scharfem Wettbewerbe mit Angehörigen anderer Staaten hatten vor nun 25 Jahren Deutsche die Konzession für die erste Teilstrecke der Zentralbahn erlangt, die über ganz Kleinasien und Assyrien Bagdad und den Perssischen Golf erreichen sollte; sie hatten sie vielleicht erlangt, weil sie dem mißtrauischen Abdul Hamid am wenigsten verdächtig erschienen. Jetzt wird sehr wahrscheinlich die Bahn, die bald Bagdad erreicht hat, von den Deutschen allein im Gegensatz zu Verhandlungen aus dem Jahre 1911 — bis zum Persischen Golf, nach Basra geführt werden. Damit werden sie den wichtigsten Teil des vorderasiatischen Bahnnetzes in der Hand halten. Doch das allein gibt ihnen noch nicht die vorherrschende Stellung, die sie eingenommen haben. Diese haben

sie sich erst durch die Art errungen, wie sie die Konzessionsrechte in die Wirklichkeit umsetzten, wie sie die natürlichen Schwierigkeiten, denen sie bei ihrer Arbeit begegneten, beseitigten. Während so manche Unternehmer das Ziel ihrer Anstrengungen schon dann erreicht glaubten, wenn die Konzession erlangt und möglichst schnell kapitalisiert war, wie die Geschichte verschiedener Gesellschaften zeigt, bedeutete bei den Deutschen die Erlangung der Bauerlaubnis nur den ersten Schritt auf einem weiten Wege ernster wirtschaftlicher Arbeit, der jetzt noch lange nicht ganz zurückgelegt ist. Durch die Gegenüberstellung der verschiedenen Eisenbahngesellschaften der asiatischen Türkei soll die Wahrheit dieses Satzes erwiesen und damit zugleich einer der Gründe dafür beigebracht werden, weshalb Deutschland in dem wechselvollen Auf und Ab der politischen Ereignisse der letzten Jahre doch immer wieder allen Versuchen zum Trotz seine feste Stellung in der Türkei wahren konnte.

Herrn Geheimen Regierungsrat Professor Dr. Sering-Berlin bin ich für die mannigfache mir zuteil gewordene Anregung und Unterstützung zu besonderem Danke verpflichtet. Die Arbeit hat als Dissertation die Billigung der Philosophischen Fakultät der Berliner Universität gefunden.

**Hermann Schmidt.**

# Literaturverzeichnis.


**Alexis-Rey,** Statistique des principaux résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'Empire Ottoman, alljährlich Konstantinopel.

**Arslanian,** Le vilayet d'Angora. Wien 1895.

**Auhagen,** Hubert, Beiträge zur Kenntnis der Landesnatur und der Landwirtschaft Syriens. Berlin 1907. Deutsche Landwirtschaftsgesellschaft.

**Die Baumwolle in Kleinasien.** Bericht der Deutsch-Levantinischen Baumwollgesellschaft m. b. H. Dresden 1908.

**Die Baumwollfrage,** Denkschrift des Reichskolonialamts. 1911.

**Calwer,** Jahrbuch der Weltwirtschaft. 1911.

**Herrmann,** Anatolische Landwirtschaft. 1910.

**Homs-Bagdad,** du Quay d'Orsay à la Correctionelle. Paris.

**Jaeckh,** Der aufgehende Halbmond. 1911.

**Morawitz,** Les Finances de la Turquie. Paris 1902.

**Morawitz-Schweitzer,** Die Türkei im Spiegel ihrer Finanzen. Berlin 1903.

**Rein** in Scobels Geograph. Handbuch. Band II. Bielefeld-Leipzig 1910.

**Rohrbach,** Im vorderen Asien. 1901.

**Sachau,** Am Euphrat und Tigris. 1899.

Amand Freiherr v. **Schweiger-Lerchenfeld** Ingenier Joseph Cernicks technische Studienexpedition durch die Gebiete des Euphrat und Tigris (= Ergänzungsheft 45 zu Petermanns Mitteilungen).

**Springer,** Babylonien, das reichste Land der Vorzeit und das lohnendste Kolonisationsfeld für die Gegenwart. 1866.

Statesman's Yearbook.

**Du Velay,** Histoire financière de la Turquie. Paris 1903.

**Wagner,** Adolph, Agrar- und Industriestaat. 1902. II. Auflage.

**Warburg,** O., Syrien als Wirtschafts- und Kolonisationsgebiet (= Heft 5 der Schriften der deutsch-asiatischen Gesellschaft). Berlin 1907.

**Wagner,** Hermann, Die Überschätzung der Anbaufläche Babyloniens und ihr Ursprung. Göttingen 1902.

**Willcocks,** The restoration of the ancient irrigation works on the Tigris. Cairo 1903

**Young,** Corps de droit Ottoman. Band IV und V. Oxford 1905/6.

**Geschäftsberichte** der anatolischen Eisenbahngesellschaft,
" der Bagdadbahngesellschaft,
" der Mersina-Tarsus-Adana Bahngesellschaft,
" der Hafengesellschaft Haidarpascha,
" der Société du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement,
" der Smyrna-Aidin Railway Co.
" der Société du chemin de fer Damas-Hamah et prolongement,
" der Deutschen Bank für 1912,
" der Deutsch-Levantinischen Baumwollgesellschaft m. b. H., Dresden.

**Kulturberichte** der Anatolischen Eisenbahngesellschaft.

Archiv für Eisenbahnwesen.

Nachrichten für Handel und Industrie.

Berichte aus Handel und Industrie.

Das Handelsmuseum.

Österreichische Monatsschrift für den Orient.

Board of trade Journal.

The Economist, London.

Die Tageszeitungen, insbesondere der Osmanische Lloyd,
Sabah, Konstantinopel.

# Inhalt.

# Abschnitt I.

## Die Eisenbahnfrage und die Politik.

Die Eisenbahnfrage hat wohl in keinem anderen Lande so sehr die Gestalt einer rein politischen Frage angenommen wie in der Türkei. Auch hier zeigen sich die Folgen der schwachen Regierung und der damit verbundenen Einmischung mancher Großmächte in die inneren Verhältnisse des Landes. Besonders unheilvoll war dabei die Eifersucht der Mächte untereinander. Diese hatten schon immer den Zeitpunkt im Auge, wo es zu einer Aufteilung des ganzen Landgebietes der Türkei kommen würde oder wenigstens zu einem Auseinanderfallen in einzelne selbstständig werdende Landschaften. Für diesen Fall suchten sie vorzuarbeiten. Es lag auf der Hand, daß derjenige Staat mit einem gewissen Anschein von Berechtigung die größten Ansprüche werde erheben können, dem eine Berufung auf besondere wirtschaftliche Interessen in dem fraglichen Gebiet zur Seite stand. Daher das Streben, nach Möglichkeit jede fremde Unternehmertätigkeit zu hindern, soweit sie nicht von den eigenen Staatsangehörigen ausgehen sollte; daher der Wettbewerb der einzelnen Botschaften bei der Regierung, wenn Angehörige verschiedener Staaten nach dem gleichen Ziele strebten, dieselbe Bahn bauen wollten. Dieser Zustand brachte es nun aber nicht etwa mit sich, daß die Türkei als der lachende Dritte unter den Konkurrenten den sich erwählen konnte, der die günstigsten Bedingungen stellte oder am wenigsten forderte — es sei an die Kilometergarantieen erinnert —, sondern bei ihrer großen Schwäche und Hilfsbedürftigkeit durfte sie es eigentlich nicht wagen, sich überhaupt zu entscheiden, oder sie war wenigstens in ihrer Entscheidung stark behindert, sodaß es ein äußerst langwieriges Beginnen war, eine Konzession zum Bau von Eisenbahnen zu gewinnen. Die Eifersucht auf die anderen Mächte war aber nicht die einzige Triebfeder für den Widerstand, den ein Konzessionsgesuch bei den meisten europäischen Botschaften fand. Für sie kamen noch andere Erwägungen hinzu, die von wirklich viel größerem Gewicht waren. Die Erwartung eines baldigen Endes des „kranken

Mannes" mußte wieder unsicherer werden, wenn es der türkischen Regierung gelang zu Kräften zu kommen. Ein Erstarken der Regierungsgewalt stand aber in gewisser Aussicht, wenn durch den Bau der Eisenbahnen ihr die Möglichkeit verschafft wurde, das größte Hindernis, das sich ihr bisher immer in ihrer Regierungstätigkeit entgegengestellt hatte, die riesigen Entfernungen ihres weiten Landgebietes, zu überwinden. Denn damit wäre einmal erreicht worden, daß die Beamten von Konstantinopel aus besser überwacht wurden, sodann hätte die Sicherheit und Ordnung im Lande leichter wiederhergestellt werden können. Dies wäre dann auch dem Wirtschaftsleben und damit mittelbar wieder auch der Regierung zu gute gekommen. In den Grenzgebieten besonders würde sich das bemerkbar gemacht haben.

Wie nun ein Blick auf die Karte zeigt, konnte dies Ziel für den türkischen Besitz in Asien nur durch eine Bahn erreicht werden, die von Konstantinopel ausgehend Kleinasien, sei es mehr in der Richtung auf Armenien zu durch das Grenzgebiet gegen Rußland, sei es mehr in der Richtung auf den Golf von Alexandrette zu, durchschnitt und dann weiter einerseits nach Südosten nach Bagdad ging, andererseits sich nach Süden wandte, um durch Syrien sich Arabien zu nähern. Die Bagdadbahn mußte also der Natur der geographischen Verhältnisse nach das Rückgrat des ganzen Eisenbahnnetzes werden, wie auch die Ausgestaltung im einzelnen ausfallen sollte. Ihr gegenüber konnten alle andere Strecken nur den Charakter von Zweiglinien haben mit größerer oder kleinerer Bedeutung, soweit es sich um die breitgelagerte Landmasse Kleinasiens, des armenischen Hochlandes und des Landes zwischen Euphrat und Tigris handelt. Dazu käme dann noch mit ebenfalls stärkster Bedeutung die Syrien durchziehende Nordsüdlinie und ihre Fortsetzung nach Mekka, die Hedschasbahn.

Es hat einige Zeit gedauert, bis in der Türkei bei der Regierung die Einsicht in die Wirkungsmöglichkeiten der Eisenbahnen so stark gewachsen war, daß sie nicht erst die Angebote ausländischer Unternehmer abwartete, sondern sich selbst mit dem Studium der Eisenbahnfragen der asiatischen Türkei beschäftigte.

Lange vorher hatten aber die Engländer als das einzige Volk, das sich dank seiner günstigen Lage und seiner politischen Entwicklung frühzeitig außerhalb Europas und auch des eigenen Kolonialbesitzes ernsthaft und praktisch betätigen konnte, die Verkehrsfrage anzufassen und zu lösen gesucht.[1])

Bereits 1831 wurde dem König Wilhelm IV. von England von dem Colonel Chesney ein Plan zum Bau einer Fahrstraße vom

[1]) du Velay, S. 623 ff.

Mittelmeer an den Persischen Golf unterbreitet, der in erster Linie ausgesprochen strategische Ziele verfolgte, er sollte nämlich durch Vermeidung der Fahrt um das Kap der guten Hoffnung England eine bessere Verbindung mit Indien verleihen. Die englische Regierung interessierte sich sehr für das Projekt, und für die Vorarbeiten wurden vom Parlament 20000 und von der Indischen Kompagnie 10000 Lst. bewilligt. Das Aufkommen der Eisenbahnen ließ dann aber die Aussichten für das Zustandekommen dieser Straßenbauunternehmung geringer werden. Chesney arbeitete den Plan deshalb um, er erstrebte jetzt den Bau einer Eisenbahn und gründete zu dem Zweck eine besondere Gesellschaft. Im Jahre 1857 erhielt diese von der türkischen Regierung auch die erforderliche Konzession. Nach ihr sollte die Bahn von dem versandeten Hafen von Seleukia ausgehen, das Orontestal begleiten, die Höhen zwischen Antiochien und Aleppo durch Tunnel überwinden und dann den Euphrat bei Balis etwa erreichen. Diese Strecke sollte zuerst gebaut werden. Ihre Länge war auf rund 220 km veranschlagt. Die Linie sollte sich dann auf dem rechten Euphratufer über Ana nach Hit fortsetzen, dort auf einer großen Brücke den Fluß überquerend Bagdad berühren und am Tigris entlang nach Basra führen (15—1600 km). Die Gesamtausgaben schätzte man auf 300 Millionen Franken. Die wichtigsten Arbeiten wären der Bau eines guten Hafens in Seleukia, der Durchstich der Höhen zwischen Antiochien und Aleppo, die Euphratbrücke und Dammbauten zum Schutz gegen Überschwemmungen gewesen. Die Kosten für die erste Teilstrecke bis zum Euphrat wurden auf 35 Millionen berechnet. Die türkische Regierung garantierte die Verzinsung dieser Summe mit sechs Prozent; der Bahngesellschaft erschien dies aber noch nicht genügend, sie bemühte sich deshalb um eine Garantiezusicherung der englischen Regierung und der Indischen Kompagnie von je zwei Prozent, ohne diese jedoch trotz Anratens von Männern wie Gladstone und Palmerston zu erreichen. Erschwerend hatte bei den Verhandlungen der Umstand mit eingewirkt, daß die öffentliche Aufmerksamkeit jener Tage sich in England dem Suezkanal und seiner Bekämpfung zuwandte. Zum Bau der Bahn kam es daher nicht.

Der Gedanke an sie blieb aber lebendig, er ist in England bis heute noch nicht zur Ruhe gekommen. Ein besonderer Parlamentsausschuß studierte die Frage aufs neue und gab im Jahre 1872 ein besonderes Blaubuch über eine Verbindung der Mittelmeerküste mit dem Golf heraus. Das Unternehmen scheiterte ebenfalls an der mangelnden Sicherstellung der Kosten.[1])

---

[1]) Report fr. the Sel. Comm. on the Euphr. Vall. Railway und Young, Band IV. S. 155 Anm.

Das politische Moment stand nicht so sehr im Vordergrunde bei einem anderen Golfbahnprojekt, das ebenfalls von einer englischen Gruppe untersucht wurde. Sir E. Casalet bemühte sich in ihrem Namen um die Erlangung einer Konzession für die Linie Tripolis—Bagdad—Basra. Um deren Rentabilität zu sichern, wollte man einen Streifen von einem Kilometer Breite zu beiden Seiten der Bahn mit jüdischen Auswanderern aus Rußland besiedeln. Dieser Plan fand aber weder die Unterstützung der türkischen noch die der englischen Regierung. Dies war im Jahre 1882. Ebenso wenig Erfolg hatte 1891 Comte Kapnist, der sich um dieselbe Konzession bewarb.

Der Mißerfolg all dieser Bestrebungen der letzten Zeit hatte seinen guten Grund. Die Türkei selbst setzte ihnen seit Beginn der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts Widerstand entgegen. Ihr Verständnis für die Bedeutung jener Pläne und für die Gefahren, die ihrem Bestande als Staat durch sie drohten, war jetzt, nicht zum mindesten dank der Tätigkeit Wilhelm Pressels, erwacht. Die Regierung sah ein, daß eine Eisenbahn, die nur jene Richtung innehielte und durch keinen Schienenstrang mit der Hauptstadt, mit Konstantinopel, in Verbindung stände, den Absplitterungsneigungen, die nun einmal in dem vielsprachigen und nach Volksstämmen buntgemischten türkischen Reiche bestehen und die von manchen Mächten gern ausgebeutet werden, nur entgegenkommen würde und daher zu bekämpfen sei. Das Konstantinopel gegenüberliegende kleinasiatische Ufer mußte der Ausgangspunkt des Bahnsystems sein, dessen Grundlage die durch Kleinasien führende Bagdadbahn war.

Pressel wurde unter Verleihung eines pomphaften Titels beauftragt, unter Beachtung dieses Grundgedankens die nötigen Vorstudien zu unternehmen. Unter seiner Leitung wurden darauf in den Jahren 1872/1873 in Anatolien, Syrien, Mesopotamien und Kurdistan an fünftausend Kilometer trassiert, unter ihnen auch die Linie Alexandrette—Aintab—Biredschik—Urfa—Diarbekir—Mardin—Mossul—Erbil—Kerkuk—Deli-Abbas—Bagdad[1]. Und schon vorher, im Jahre 1871 ordnete ein kaiserliches Irade den Bau der Strecken Haidarpascha—Ismid und Mudania—Brussa an. Vom Bau dieser beiden Strecken abgesehen kam es jedoch nicht zu weiteren wirklichen Ergebnissen, was bei der schlechten Finanzlage des Landes — 1875 stellte die Türkei die Zahlungen auf die auswärtige Staatsschuld ein — erklärlich ist, ganz abgesehen von der geringen Befähigung der Regierung, mit den Kräften das Landes im

[1] v. Schweiger Lerchenfeld, S. 43.

Eisenbahnbau wirtschaftlich Brauchbares zu leisten. Unter diesen Verhältnissen hat der am 1. August 1875 erfolgte Erlaß eines hat i humajun, in dem der Sultan erklärte, er wolle den Bau der Bahn nach Bagdad auf seine Kosten unternehmen, keine tatsächliche Bedeutung gehabt, höchstens, daß man in ihm den Versuch erblickt, die Welt über die Lage des Landes zu täuschen — der Staatsbankrott stand vor der Tür.

Es war also ersichtlich, daß das Feld für die private Unternehmungslust frei geblieben war, und Unternehmer aller Länder säumten nicht, die türkische Regierung um Verleihung von Konzessionen zum Bau der Bahn Konstantinopel-Golf anzugehen. Unter ihnen sei der Ungar General Klapka[1]) genannt, der die auf 2300 km berechnete Strecke nach einem von ihm dem Ministerrat vorgelegten Plane in sieben Jahren mit einem Kostenaufwande von 450 Millionen bauen wollte. Das für den Bahnkörper nötige Land sollte ihm von der Regierung unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden, und die Verzinsung und Tilgung des Anleihekapitals sollte in der Weise geschehen, daß ihm die Regierung für je hundert Franken Ausgaben 11 dönüm Landes abtrat (1 dönüm gleich 0,09 ha). Dies Land sollte in der Nähe der Bahn gelegen sein und von der Bahngesellschaft in der Art ausgenutzt werden, daß sie es an Türken oder an Ausländer, die türkische Untertanen werden sollten, verpachtete. Bei einer veranschlagten Ausgabe von 450 Millionen fr hätte die Regierung 4 050 000 ha oder 40 500 qkm zur Verfügung stellen müssen. Auch mit dem englischen Konsortium der Herren Seefelder, Alt, Hanson und Zafiropulo, denen die Regierung am 27. März 1880 vertraglich den Betrieb der bis dahin von ihr selbst ausgebeuteten Strecke Haidarpascha-Ismid anvertraut hatte, stand sie in Verhandlungen über die Verlängerung der Linie bis Aleppo und von dort auf dem linken Euphratufer nach Bagdad, wobei sie eine Kilometergarantie von 26 000 bezw. 23 000 fr versprochen haben soll. Die Verhandlungen wurden dann aber von der Regierung als aussichtslos abgebrochen.[2]) Nach vielen Schwierigkeiten erhielt dann eine deutsche Gruppe unter Führung der Deutschen Bank, Berlin, am 4. Oktober 1888 die Konzession zum Bau der Strecke Ismid — Eskischehir — Angora,[3]) der weiter die von 1893[4]) (Eskischehir — Konia), 1899, 1902, 1903[5]) (Konia — Bulgurlu), 1908 (Bulgurlu — El Helif) und

---

[1]) du Velay, S. 628 f.

[2]) Nach Young, B. IV, 117, der hierbei aber von einer Linie Angora — Aleppo spricht, was zu auffällig ist, als daß es richtig sein könnte.

[3]) Text bei Young Bd. IV, S. 129 f.

[4]) „ „ „ „ „ „ 143 ff.

[5]) „ „ „ „ „ „ 163 ff.

1911 (El Helif — Bagdad) folgten, während eine endgültige Entscheidung über das Schlußstück Bagdad — Golf immer noch nicht gefallen ist.

Die Deutschen hatten in dem hartnäckigen Streite um die Konzession den Sieg davon getragen, weil sie dem mißtrauischen Sultan Abdul Hamid unter den europäischen Großmächten das einzige Volk zu sein schienen, das mit dem Bau der Bahn nur wirtschaftliche Ziele verfolgte, ohne also die Absicht zu haben, auf grund der von ihm geschaffenen Unternehmungen nun auch verstärkten Einfluß auf die politischen Verhältnisse zu gewinnen und gar auf eine Abtrennung der von der Bahn durchzogenen Gebiete vom Mutterlande hinzuarbeiten. Die Geschichte hat diese Erwartung des Sultans als richtig bestätigt.

Wie groß die Widerstände waren, die überwunden werden mußten, um so weit zu kommen, ergibt sich schon aus den Daten der angeführten Verträge und aus ihrem angedeuteten Inhalte. Es ist nur ein schrittweises Vorrücken des Unternehmens, das zeitweise so langsam war, daß es einem Stillstande gleichkam und den Anschein erweckte, als ob der weit ausschauende Plan unvollendet bleiben werde. Wenn auch nicht verkannt werden soll, daß der Natur der Sache nach ein so umfangreiches Bauprogramm nur langsam verwirklicht werden kann, so waren die Hemmungen, die auftraten, nicht technisch-finanzieller Natur, sie lagen in dem oben Gesagten begründet: sie entsprangen der Einmischung der Mächte England und Rußland.

Rußlands Widerstreben hatte einen strategischen Grund. Es wünscht, daß die Türkei in den an die russische Grenze anstoßenden Gebieten ihre Stellung nicht durch den Bau einer Bahn verstärke. So lange der bisherige Zustand andauerte, konnte es einerseits für den Kriegsfall damit rechnen, daß die Türkei lange Zeit gebrauchen werde, ehe sie Verstärkungstruppen aus dem Innern Kleinasiens und den anderen Teilen des Reiches in den Nordosten werfen könne. Bis dahin hatte Rußland aber gute Aussicht, den Widerstand der hauptsächlich in der Festung Erserum stehenden Grenztruppen niederzuringen. Andererseits mußte jeder Bahnbau notwendig ja ein Erstarken der türkischen Reichsgewalt in den Grenzgebieten Armeniens und Kurdistans zur Folge haben, die Sicherheit würde dort wachsen und damit manche Gelegenheit, den dortigen Stammeshader zu einem Fischzug im Trüben auszunutzen, verloren gehen.

Rußland hat seinen Widerstand vom Erfolg gekrönt gesehen, wenigstens soweit es sich um die von deutschem Kapital zu bauende Bagdadbahn handelt.

Die Bagdadbahn geht in ihrer heutigen Linienführung über Eskischehir durch das Herz von Kleinasien — Konia — an den Taurus, übersteigt ihn in der Nähe der Kilikischen Pforte, geht durch die reiche Kilikische Ebene und wendet sich dann, nachdem sie den Amanus durchquert hat und in scharfem Bogen nach Aleppo abgebogen ist, gerade über das assyrische Hochland nach Mossul und von dort am Tigris entlang nach Bagdad. Charakteristisch an ihrer Führung ist also, daß sie ganz darauf verzichtet, den Nordosten Kleinasiens zu berühren. Dies war aber ursprünglich gerade die Absicht Abdul Hamids gewesen und auch deutlich in der Konzession von 1888 zum Ausdruck gekommen, galt diese doch dem Ausbau der Linie Haidarpascha-Angora. Diese Strecke wurde dementsprechend auch von der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, der Inhaberin der Konzession, gebaut, sie weist, wie ein Blick auf die Karte zeigt, mit ihrer zweiten, von Eskischehir ausgehenden Hälfte deutlich nach Nordosten. Über die Fortsetzung von Angora aus gab es zwei Varianten, die sogenannte nördliche und die mittlere. Die nördliche sollte über Josgat—Siwas—Charput—Diarbekr[1]—Mossul—Bagdad gehen, die mittlere über Kaisarie—Charput—Diarbekr und dann weiter wie die nördliche. Für den Aufmarsch gegen Rußland war die nördliche Variante besonders gut geeignet, es hätte nur noch eines Stückes von 550 km zur Verbindung von Siwas mit Erserum über Ersindschan bedurft. Der Gedanke an sie wurde jedoch vor dem Widerstande Rußlands schon bald fallen gelassen; die Teilkonzession von 1893 sah neben dem Bau der Linie Eskischehir—Konia noch den von Angora nach Kaisarie vor, ohne die Strecke Angora—Josgat—Siwas noch zu erwähnen. Dabei hatte der Sultan vorher bald nach der Verleihung der ersten Konzession schon auf die Untersuchung der Strecken gerade der nördlichen Variante gedrängt. Im letzten Viertel des Jahres 1891 noch mußten zwei Ingenieure der Anatolischen Bahngesellschaft in Begleitung von zwei Beamten aus dem türkischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten und zwei Generalstabsoffizieren die Linie Angora—Siwas trassieren, wobei etwa 700 km begangen wurden, und im folgenden Jahre wurden die Vorstudien für die Verlängerung der Bahn über Siwas hinaus, für die der Sultan selbst 115000 fr bewilligte, vollendet. Dabei wurde die voraussichtliche Länge der Strecke Angora-Bagdad auf etwa 2600 km errechnet.

---

[1] Schon am 2. Juli 1891 hatte ein Baron v. Mackart als Vertreter einer belgischen Gruppe die Konzession zum Bau der Strecke Samsun—Siwas—Diarbekr mit einer Kilometergarantie von 1370 fr. erhalten, ohne daß jedoch die Konzession ausgenutzt worden war. (Morawitz—Schweitzer, Seite 454.)

Die Untersuchungen ergaben aber, daß der Bau der beabsichtigten Strecken wegen des stark gebirgigen Geländes unverhältnismäßig teuer sein werde. Die Erwägung, daß infolge dessen die Wirtschaftlichkeit der Bahn in diesen Gebieten eine nur geringe sein könne, kam nun zu dem von Rußland ausgeübten Druck hinzu und erleichterte dem Sultan den Verzicht auf den Ausbau der nördlichen Variante, wie er in der schon angeführten Konzession von 1893 zum Ausdruck kam. Der Verzicht auf die mittlere Variante wurde aus denselben Gründen notwendig: Der Bau der Linie Kaisarie—Angora unterblieb ebenfalls. Rußlands Bemühungen waren also von vollem Erfolg begleitet, es erreichte sogar von der Türkei eine formelle vertragliche Bindung, die dahin ging, daß das an das Schwarze Meer angrenzende türkische Gebiet hinsichtlich des Baues von Eisenbahnen als russische Interessensphäre anzusehen sei, sodaß die Türkei sich verpflichte, keiner Kapitalistengruppe, es sei denn eine russische, Konzessionen zum Bau von Eisenbahnen in der dortigen Gegend zu erteilen. Das Recht der türkischen Regierung, selbst dort Bahnen zu bauen, wurde durch die Abmachung nicht berührt. (Im weiteren Verlauf der Darstellung wird sich zeigen, auf welche Weise die Türkei in allerneuester Zeit versucht, sich der lästigen Fessel zu entziehen, ohne dem Wortlaut der Vereinbarung entgegen zu sein.)

Die Bahn schlug also entsprechend der Konzession von 1893 den Weg nach Westen über Konia ein. Durch dies Ausweichen vor dem russischen Druck war aber der andere Gegner des Planes noch nicht überwunden, Englands Widerstand war vielmehr jetzt erst richtig erwacht. Es hatte bis dahin dem Bemühen der deutschen Kreise um wirtschaftliche Betätigung mehr nachsichtig-ungläubig zugesehen, es glaubte ja nicht, daß das deutsche Kapital allein imstande sein werde, die Bahn bis zum Golf zu führen. Jetzt, da sich die Gleisspitze dem Ziele schon um ein bedeutendes Stück genähert, wurde es aufmerksam und zweifelhaft, ob seine Berechnung sich auch als richtig erweisen werde. Sein Widerstreben wuchs.

Englands Interesse hatte sich schon in dem oben gestreiften Plane des Colonel Chesney und dessen Unterstützung durch das Parlament, sowie in der Tätigkeit jener parlamentarischen Kommission der siebziger Jahre geäußert. Aus der Linienführung der damals geplanten Bahn ergibt sich auch, welche Bahnen England als für sich vorteilhaft ansehen kann, wenn anders es den Bahnbau in der Türkei überhaupt für sich selbst günstig betrachten will. Die Bahn, die seinen Zwecken willkommen sein soll, muß nicht radial, von Konstantinopel ausstrahlend, sondern traversal, ein Stück des Landes von seinem organischen Zusammenhang

mit dem Mittelpunkt abtrennend, laufen.[1]) Der englische Imperialismus denkt an eine Überlandverbindung zwischen Indien und Ägypten. Neben Persien ist nun die asiatische Türkei das einzige trennende Stück. Daß England es an zielbewußter Vorarbeit nicht hat fehlen lassen, um seine Absicht auszuführen, beweist seine Tätigkeit und Regsamkeit dem Scheich von Koweit gegenüber, die jetzt in den Verträgen mit der Türkei aus der ersten Hälfte des Jahres 1913 ihre Früchte getragen hat.

Wenn nun aber die Bahn von Konstantinopel aus an den Golf geführt wurde, so erschien zugleich mit dem ersten Zuge auch die türkische Regierung, dann begnügte sie sich nicht mehr damit, von den einheimischen Großen eine formelle Anerkennung ihrer Oberhoheit zu erhalten. Dann konnte auch Ordnung und Sicherheit in das Land einziehen und damit entfiel die Gelegenheit zu einem etwaigen Eingreifen wegen mangelnden Schutzes der Staatsangehörigen und Schädigung der Handelsinteressen, das eine so günstige Handhabe zur Erreichung des Endzweckes darbieten kann, wie die neueste Geschichte Persiens beweist. Wenn auch die Stellung der Regierung durch den Bau einer Querbahn — etwa von Tripolis an den Golf — an Stärke gewinnen würde, so würde für diesen für England entstehenden Schaden der Umstand einen Ersatz bringen, daß die Bahn dafür sorgen würde, das Wirtschaftsleben des Landes immer mehr vom Zentrum abzulenken und ans Mittelmeer zu leiten. Dort aber ist es zu einem großen Teile von dem Wohlwollen Englands abhängig, das vermöge seiner übermächtigen Flotte durch eine Zerstörung der Kopfstation den ganzen Verkehr lähmen könnte, so lange nicht eine Verbindung dieser Linie mit Konstantinopel besteht, die von den Schiffsgeschützen oder einem Landungskorps nicht erreichbar ist. Zu all diesen Erwägungen kam für England noch der weitere Gedanke, daß es außer der Türkei durch sein Verfahren auch Deutschland Schwierigkeiten bereite. Nicht nur der Neid allein war es, der es dabei bestimmte, sondern auch die Befürchtung, Deutschland könnte seine Stellung in Mesopotamien so sehr stärken, daß die alten eigenen Pläne nie mehr in Erfüllung gehen können. — Über die *wirtschaftliche* Wertung, die auch England der Bahnfrage zuteil werden läßt, wird weiter unten noch zu sprechen Gelegenheit sein. —

[1]) Auf Englands Absicht, Landgebiete von der Türkei abzusprengen, kann auch der kürzlich in der Presse bekannt gewordene Plan Lord Kitcheners bezogen werden, der eine Bahn von Koweit durch den Nedschd an die Westküste Arabiens an einen Punkt gegenüber von Port Soudan ins Auge gefaßt haben soll. Zu diesem Plane habe der Scheich von Koweit und der Emir von Nedschd schon die Zustimmung gegeben. Der Emir von Nedschd ist unabhängig und ein Gegner der Türkei. (Österr. Mon. Schr. f. d. Orient, 1912, S. 176.)

Wie aber die ganze Geschichte des Bahnbaues beweist, lag den deutschen Unternehmern und der deutschen Diplomatie, die ihnen stützend zur Seite stand, die rein politische Absicht, die man bei ihnen argwöhnte, ganz fern. Ihr Ziel war, ein neues weites Betätigungsfeld für das deutsche Kapital, die deutsche Industrie und den deutschen Handel zu gewinnen. Dabei aber den Wettbewerb der anderen europäischen Kulturvölker auszuschließen, war nicht gewollt, das Gegenteil war eher der Fall. Die Deutschen hatten das Vertrauen zu deutscher Tüchtigkeit, daß sie auch neben anderen ihr Feld behaupten werde, sie fürchteten den friedlichen Wettkampf nicht. Es konnte nur erwünscht sein, wenn mehrere Nationen sich beteiligten, da damit das Unternehmen eine breitere Grundfläche erlangen mußte und sein Schicksal gegenüber etwaigen Schwierigkeiten, die aus der Natur der Regierung des Landes sich ergeben sollten, weniger ungewiß wurde, weil es dann des Schutzes mehrerer Mächte sicher sein konnte. Die Deutschen bemühten sich deshalb, andere Nationen zur Mitarbeit zu gewinnen.[1])

Sie hofften Englands Widerstand dadurch brechen zu können, daß man englischen Kapitalisten eine Beteiligung bei dem Unternehmen anbot. Am Ende des vorigen Jahrhunderts wandte sich deshalb die Anatolische Eisenbahngesellschaft an die englische Smyrna-Aidin Railway Co, mit der sie sogar über eine Fusion der beiden Gesellschaften verhandelte. Die Bemühungen der Deutschen waren aber ohne Erfolg. Wohl aber kam es mit einer anderen Gesellschaft im Mai 1899 zu einem Übereinkommen, nämlich mit der Société du chemin de fer Smyrne - Cassaba et prolongement. Diese, die durch die Banque Impérial Ottomane vertreten wurde, einigte sich mit der deutschen Gesellschaft zu gemeinsamer Betreibung des Bagdadbahnprojektes. Dies wurde auch äußerlich dadurch zum Ausdruck gebracht, daß zwei Herren aus dem Verwaltungsrat der deutschen Gesellschaft in den der französischen eintraten und umgekehrt. Auch wurde die Frage der Kapitalbeteiligung an dem Unternehmen derart geregelt, daß den Deutschen 60%, den Franzosen 40% zufallen sollten.

Darauf sandte die Anatolische Eisenbahngesellschaft, damit auch dem Drängen der türkischen Regierung nachgebend, im Herbst 1899 eine besondere Studienkommission zur Erforschung der technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der für eine Bagdadbahn in Betracht kommenden Gegenden aus, die von dem damaligen Generalkonsul Stemrich geleitet wurde. Bevor diese noch zurückkam, wurde am 23. Dezember 1899 ein vorläufiges Abkommen getroffen. Dieses Ab-

[1]) Morawitz-Schweitzer S. 457.

kommen gab der Anatolischen Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau einer Linie bis Bagdad und Basra. Die Regelung aller Einzelheiten wurde späteren Abmachungen überlassen, insbesondere trat für keinen der vertragschließenden Teile eine finanzielle Bindung ein. Ein weiterer, aber auch noch nicht endgültiger Schritt wurde mit dem Abschluß der Konzessionsakte vom 21. Januar 1902 getan, die durch einen kaiserlichen Firman vom 18. März bestätigt wurde. Nach ihnen soll der Bau und Betrieb der Bahn, die von Konia ausgehen soll, durch eine neuzugründende Gesellschaft unternommen werden. Die Bestimmung geschah im Interesse der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, die man den Gefahren und Zufälligkeiten des großen Werkes nicht aussetzen wollte. Der grundlegende Abschluß wurde dann im folgenden Jahre in der Konvention vom 20. Februar/5. März 1903[1]) und dem Firman vom 21. März 1903 erreicht. Hier wurde die Linienführung der Bagdadbahn, die der neuzugründenden Kaiserlich Ottomanischen Bagdadbahngesellschaft übertragen wurde, im einzelnen bestimmt und dabei von der Regierung eine Garantie zugesichert. Die besonderen Abmachungen über diese finanzielle Seite wurden in der Konvention einzelnen, über die Teilstrecken zuschließenden Verträgen überlassen.

Der erste dieser Finanzverträge war gleichzeitig mit der Konvention abgeschlossen worden, er sah den Bau einer Strecke von 200 km von Konia bis Bulgurlu als erster Teilstrecke der Bagdadbahn vor.

Nach Erlangung dieser Verträge hatten die Deutschen noch einmal den Versuch gemacht, die Engländer zum Beitritt zu gewinnen. Es war ja anzunehmen, daß diese sich jetzt, nachdem das von ihnen nicht Erwartete doch eingetreten war und der große Plan sich seiner Ausführung weiter genähert hatte, auf den Boden der Tatsachen stellen würden. Deshalb bot man einer englischen Gruppe die Beteiligung an der Bagdadbahngesellschaft zu gleichem Recht mit den Deutschen und Franzosen an — nachdem die türkische Regierung und die Anatolische Eisenbahngesellschaft einer Bestimmung der Konzession gemäß je 10 Prozent Beteiligung genommen haben würden. Die englische Regierung schien den Vorschlag auch anfänglich der Überlegung wert und die dabei gestellten Bedingungen für erträglich zu erachten, nämlich 1. Einwilligung in eine Zollerhöhung, die der Türkei die für den Bau nötigen Garantiegelder verschaffen könnte, 2. Benutzung der Strecke für die englisch-indische Post, 3. Zustimmung dazu, daß die Bahn in Koweit ende und daß dieser Platz von der Türkei befestigt werde. Sie änderte dann aber

---

[1]) Text bei Young Bd. IV, S. 163 ff.

ziemlich unvermittelt ihre Stellung vor der in der Presse erhobenen Agitation, indem sie erklärte, die Gleichberechtigung des englischen Kapitals erscheine nach dem Vorschlage nicht genügend gesichert.[1])

Die Bagdadbahngesellschaft mußte also ohne Beteiligung der Engländer gegründet werden, unter Änderung der ursprünglichen Abmachungen von 1899[1]) erhielten die Deutschen und Franzosen je 40 Prozent des Aktienkapitals, während der Rest auf die Regierung und die Anatolische Eisenbahngesellschaft entfiel. Die Bagdadgesellschaft konnte die erste Teilstrecke bis Bulgurlu im Oktober 1904 eröffnen.

Die Verhandlungen über die Weiterführung der Bagdadbahn gestalteten sich sehr schwierig, die Widerstände waren ja dieselben geblieben und die Geldlage der Türkei nicht viel günstiger geworden. So kam es erst am 20. Mai / 2. Juni 1908 zu einer Zusatzkonvention und einem Finanzvertrag über den Bau eines weiteren Stückes von 840 km von Bulgurlu über den Taurus durch die Kilikische Ebene, über den Amanus nach Aleppo, dann an den Euphrat und von dort nach El Helif. Eine Annäherung an die Küste wurde also von der Linie vermieden. England hatte aus dem bekannten Grunde auf eine solche Führung hinzuwirken versucht und sich dabei auf die Wünsche der Bevölkerung von Alexandrette beziehen können, die ihre Stadt gerne an die Bahn angeschlossen gesehen hätten. — Diesem Wunsche ist dann 1911 durch die Konzessionierung einer Küstenstichbahn nach dort stattgegeben worden. —

Mit dem Eintritt der Umwälzung kamen die Verhandlungen in der Türkei — entgegen manchen Befürchtungen — in schnelleren Fluß, sie führten zum Abschluß eines Vertrages vom 19. März 1911.

Dieser Vertrag bildet einen wichtigen Punkt in der Geschichte der Bagdadbahn und mittelbar auch der deutsch-englischen Beziehungen. Durch ihn verzichtete die Bagdadbahngesellschaft unter gewissen Vorbehalten auf das ihr in ihrer Konzession verliehene Recht, die Bahn von Bagdad aus über Sobeir nach Basra und von Sobeir zu einem „Punkt am Persischen Golf" zu führen. Die Vorbehalte waren, daß der Bau dieser Strecke von einer neu zu bildenden Gesellschaft zu geschehen habe, an dem sich das internationale Kapital in der Art beteiligen solle, daß kein außertürkisches Land günstiger als Deutschland gestellt werde. Dies bedeutet ein Entgegenkommen gegen England.

Englands Gründe gegen den Bahnbau waren dabei, solange die Bahn noch fern von Bagdad blieb, zum größten Teil mehr allgemeinpolitischen Erwägungen als der Befürchtung entsprungen, es könnten

[1]) Morawitz-Schweitzer S. 486.

schon bestehende englische Interessen geschädigt werden. Denn dadurch, daß man die Strecke Eskischehir—Konia über die Kilikische Ebene und Aleppo nach Bagdad weiterbaute, wurden englische Interessen nicht berührt. Soweit entbehrte also der Widerspruch der tatsächlichen Grundlage und konnte deshalb auch nicht mit so starkem Nachdruck erhoben werden. Dieser war aber zu erwarten, sobald die Bahn über Bagdad hinaus ans Meer zu kommen drohte.

Basra liegt etwa 96 km oberhalb der Mündung des Schatt el arab in den Persischen Golf und ist für tiefer gehende Seeschiffe nicht zu befahren, da der Schatt stark versandet ist. Diese Stadt war also zu einem Endpunkt einer so bedeutenden Bahn wie der Bagdadbahn nicht recht geeignet. Deshalb sah die Konzession noch eine Verlängerung über Bagdad an einen Punkt des Golfes vor. Als solcher kam nun besonders Kuweit in Frage, auf dem 48. Meridian etwa 150 km ungefähr südlich von Basra an einer Ausbuchtung des Golfes gelegen. Es ist der Sitz eines Scheiches, der die türkische Oberhoheit anerkannt hatte, dem aber die türkische Regierung im übrigen freie Hand ließ. Diese Gleichgültigkeit der Türkei nutzte die englische Regierung aus. Sie hatte, durch die Nähe Indiens begünstigt, während des letzten Jahrzehntes den Scheich für sich gewonnen und mit ihm gewisse Verträge abgeschlossen, deren Inhalt nicht näher bekannt geworden ist. Ein Schutzrecht beanspruchte daraufhin England zwar nicht, wie Grey in den Unterhausdebatten vom März 1911 anderen Auffassungen gegenüber betonte; aber es hatte sich doch eine feste Stellung am Persischen Golf erobert, ohne auf wirtschaftlichem Gebiet bis 1906 auf ernstlichem Widerstand zu stoßen. (1906 richtete dann die Hamburg—Amerika—Paketfahrt Aktiengesellschaft einen regelmäßigen Dampferdienst in den Golf bis nach Basra hinauf ein.) Diese Stellung glaubte England durch die deutsche Bagdadbahn bedroht. Solange dieser Argwohn nicht beseitigt war, konnte nicht mit einer Zustimmung Englands zur Verlängerung der Bahn bis zum Golf, die man nicht glaubte entbehren zu können, gerechnet werden. Deshalb legte die Bagdadbahngesellschaft den Teil ihrer Rechte, der diese Strecke betraf, in die Hände der Regierung mit jenen Vorbehalten zurück. Gleichzeitig wurde ein Finanzvertrag über den Weiterbau der Bagdadbahn von El Helif bis Bagdad geschlossen.

Nach den seit dem Mai 1913 in den Zeitungen erscheinenden Nachrichten und besonders nach der von Grey im Unterhause am 29. Mai 1913 abgegebenen Erklärung hat nun endlich England seinen Widerstand aufgegeben; es hat sich amtlich davon überzeugt, daß seine Stellung am Golf durch Deutschland nicht gefährdet wird. Und der Türkei gegenüber hat es die Anerkennung der vollständigen Autonomie

des Scheiches von Kuweit, der nur nominell noch der türkischen Souveränität unterstellt ist, und der von England mit ihm abgeschlossenen Verträge durchgesetzt. Unter diesen Umständen erklärt es jetzt seine Bereitwilligkeit, trotz des Verzichtes der Bagdadbahngesellschaft auf den Bau der Strecke südlich Bagdads der Gesellschaft den Bau der Strecke Bagdad—Basra zu überlassen, es bedingt sich nur aus, daß in den Verwaltungsrat der Gesellschaft zwei englische Mitglieder aufgenommen werden, die für eine gleichmäßige Behandlung sämtlicher die Bahn benutzender Nationalitäten sorgen sollen. Auch hat es erreicht, daß jene Linie von Basra an einen „Punkt des Persischen Golfes", nämlich nach Kuweit, ihm selbst überlassen wird. Insofern wird also eine Verringerung des Umfanges der ursprünglichen Konzession eintreten.

Darüber, wie weit nun auf grund der Abmachungen zwischen der türkischen Regierung und England auch schon zwischen der Türkei und der deutschen Regierung und der Bagdadbahngesellschaft Vereinbarungen getroffen sind, hat die Öffentlichkeit näheres noch nicht erfahren, besonders ist über einen Finanzvertrag zwischen der Bagdadbahngesellschaft und der Regierung wegen des Baues der Schlußstrecke Bagdad—Basra noch nichts verlautet. Es sei endlich noch erwähnt, daß jene Abmachungen alle noch der Genehmigung des türkischen Parlamentes bedürfen.

Jetzt, wo die Bagdadbahn bis nach Bagdad hin in Angriff genommen worden ist, hat ein Projekt, das in den letzten Jahren aufgetaucht ist, fürs erste nur ein geschichtliches Interesse: der Willcocks'sche Plan einer Bahn von Bagdad den Euphrat entlang und von dort über Palmyra nach Homs oder Damaskus. Dieser hatte wohl hauptsächlich nur den Zweck, bei der neuen türkischen Regierung den Glauben an eine erträgliche Rentabilität der Bagdadbahn zu erschüttern und so ihr Vorrücken zu hintertreiben. Auf diesen Zweck deuten die optimistischen Berechnungen hin, die aufgestellt wurden, um die Brauchbarkeit des Planes zu erweisen.[1]) Die Baukosten sollten auf jedes der angenommenen 840 km 3000 Lst., also im ganzen 2 640 000 Lst. betragen, die Roheinnahmen aber jährlich 220 000 Lst., die dann bei einem Betriebskoefficienten von 50 Prozent schon eine Verzinsung von 4 Prozent ermöglichen würden. Diese Summe würde aber in dem Augenblick ganz bedeutend steigen, wo die Bewässerungsanlagen in Mesopotamien — darüber siehe unten Seite 25 — in Betrieb genommen sein würden. Die bis dahin erwarteten Zufuhren sollten auf dem oberen Euphrat, der von El Kaim an wieder schiffbar ist, und auf dem Chabur herangebracht werden und dann von El Kaim entweder nach Bagdad gehen

[1]) Zu vergl. Deutsche Revue 1910, S. 237—243.

oder nach der Küste des Mittelmeeres. Dabei wird aber nicht berücksichtigt, daß diese Transporte aus Assyrien zum großen Teil aus dem Gebiete kommen sollen, das von der Bagdadbahn durchschnitten wird, daß ferner die Ernten des zu bewässernden Landes ihren Weg flußabwärts nehmen werden. Die Ernten des Euphrattals allein endlich werden nicht genügen, wie die Untersuchungen des von Pressel ausgesandten Ingenieurs Cernik in den siebziger Jahren ergeben haben[1]) und wie dies auch von Sachau bestätigt wird. Nach diesem hat das Euphratland immer nur die Bedeutung eines Durchgangslandes zwischen Nordsyrien und Babylonien gehabt, ohne eine besondere eigene Kultur hervorzubringen, eine Änderung werde hierin auch in Zukunft nicht eintreten.[2])

Trotz dieser Bedenken hatte der Plan in der türkischen Kammer sogar Anhänger gefunden, z. B. war Ismael Kemal, der Führer der liberalen Opposition, für ihn eingetreten. Es hatte auch nicht an Konzessionsjägern gefehlt, so soll sich der ehemalige Beamte im französischen Auswärtigen Amt, Maimon, um die Erlangung der Bauerlaubnis bemüht haben.[3])

Das schnelle Fortschreiten der Verhandlungen zwischen der Bagdadbahngesellschaft und der türkischen Regierung zeigte uns schon, daß in der jungen Türkei die Bedeutung des Eisenbahnwesens wohl erkannt wurde. Sie griff auch den alten Gedanken Abdul Hamids, ihres alten Feindes, auf, in den Nordosten Kleinasiens eine strategische Bahn zu bauen, fand sich dabei aber durch jene Abmachung mit Rußland stark behindert, die es verbot, fremden nichtrussischen Unternehmungen und Gesellschaften in dortiger Gegend Eisenbahnen zu konzessionieren. Sie versuchte deshalb eine Umgehung des Vertrages. Der Türkei selbst war der Bau von Bahnen nicht verboten worden, andererseits war aber auch keine Bestimmung über die Nationalität des Baukapitals gegeben worden, wenn auch unzweifelhaft die Meinung die gewesen war, die türkische Regierung solle sich beim Bau von Eisenbahnen im russischen Interessengebiet der Hilfe fremden Kapitals nicht bedienen dürfen; die Meinung war nur in dieser Fassung nicht ausgesprochen worden. Nun hatte man schon öfter in der letzten Zeit in der Türkei die Garantiefragen beim Bau von Eisenbahnen in der Art gelöst, daß die Regierung der Gesellschaft zur Beschaffung der Baugelder eine Eisenbahnanleihe

---

[1]) v. Schweiger-Lerchenfeld aa. O.

[2]) Sachau S. 145.

[3]) Homs-Bagdad Einleitung. Diese Gesuche stehen auch mit der Strecke Homs-Tripolis in Zusammenhang, die 1909 der Société du chem. de f. Damas-Hamah et pr. konzessioniert wurde. S. unten.

zur Verfügung stellte und sie verpflichtete, aus dem Erlös dieser Anleihe den Bau der Bahn zu vollenden. So war es z. B. bei der Bagdadbahn geschehen. Der Gedanke lag jetzt nahe, diese Form der Mittelbeschaffung zur Umgehung des Vertrages anzuwenden, indem man mit einer Finanzgruppe über die Begebung einer Eisenbahnanleihe einen Vertrag abschloß und ihr gleichzeitig den Bau der Bahnen übertrug. Ihr Interesse an dem Unternehmen konnte ferner noch dadurch gesteigert werden, daß ihr auch der Betrieb der Strecken auf eine längere Zeit von Jahren übergeben wurde. Mit dieser Verkleidung des Vorganges wurde dann wirtschaftlich dasselbe erreicht, wie sonst mit der Konzessionierung einer Gesellschaft, der die Baumittel durch die Übergabe einer Eisenbahnanleihe verschafft wurden, und die nach einer bestimmten Reihe von Jahren — bei Ablauf der Konzession — ihre Linien der Regierung zurückzugeben verpflichtet war, ohne daß ihr ein Gegenanspruch wegen des festen Bahnkörpers zustand.

Die Regierung zögerte nicht, beim Bau der ihr am wichtigsten scheinenden Linien im Gebiete des Schwarzen Meeres zu versuchen, den Gedanken in die Tat umzusetzen. Es handelte sich um die Strecken S a m s u n - S i w a s - E r s i n d s c h a n - E r s e r u m. Wie ein Blick auf die Karte zeigt, hätten diese allein aber einen Torso ergeben, da es ihnen an der Verbindung mit der schon bestehenden Strecke E s k i s c h e h i r - A n g o r a gefehlt haben würde, auch mußte die Verbindung mit der eigentlichen Bagdadbahn erwünscht sein. Zum organischen Ausbau hätte es daher gehört, noch die Strecken A n g o r a - S i w a s (408 km) über J o s g a t und (A n g o r a) J o s g a t - K a i s a r i e - N i g d e - E r e g l i (an der Bagdadbahn, 571 bezw. 650 km) zu bauen oder statt des Stückes Josgat-Siwas die Strecke Kaisarie-Siwas (150 km). Von diesen Linien würde allein die nach E r s e r u m eine ausschließlich strategische Bedeutung erhalten haben, während alle anderen auch wirtschaftlich ihre volle Berechtigung erweisen könnten, da z. B. die Stadt Kaisarie, in hoch entwickelter Gegend gelegen, ein Handelsplatz von großer Bedeutung und lebhafter Gewerbstätigkeit ist, der besonders als Verteilungsplatz dient. So hatte er bis zur Eröffnung der Bahnen in der Kilikischen Ebene einen starken Karawanenverkehr mit Mersina; und Samsun würde einen großen Teil des Überlandverkehrs an sich ziehen, der jetzt über Trapezunt nach Persien geht.

Wegen des Baues der ersten Linie Samsun—Siwas—Erserum trat die Regierung mit der f r a n z ö s i s c h e n Régie Générale des Chemins de fer, der die Ottomanbank nahe steht, in Verhandlungen ein. Diese nahmen nach Zeitungsnachrichten folgenden Verlauf: Ende Juli 1911 verpflichtet sich die französische Gesellschaft, Vorstudien zum Bau

jener Linie und der Linie Trapezunt—Erserum zu machen, sie gibt ferner gewisse Zusicherungen über die Beschaffung der nötigen Mittel durch eine türkische Staatsanleihe; dafür verspricht die Regierung, der Gesellschaft nach erfolgter Zustimmung der gesetzgebenden Faktoren den Auftrag auf Erbauung der Bahnen erteilen zu wollen. Die Erbauung habe für Rechnung der türkischen Regierung in Vollspur zu erfolgen. Am 6. Juli 1912 soll dann ein die Bauausführung selbst schon regelnder Vertrag abgeschlossen worden sein, nach dem der Bau der Linie Trapezunt—Erserum aufgegeben wird; die übrigen seien in drei Abschnitten-Samsun—Siwas mit Zweig nach Tokat von Turkal aus (393+47 km), Siwas—Tschalta—Ersindschan mit Nebenlinie Tschalta—Charput (555 km) und Ersindschan—Erserum(203 km) — je vier Jahre nach Abschluß des betreffenden Bauteilvertrages fertigzustellen. Die Gesamtkosten seien auf 25 Millionen türkischen Pfund veranschlagt worden. Die Nachrichten wollten auch schon wissen, daß der Dienst dieser 25 Millionenanleihe durch die acht Prozent der Zollerträge der Häfen des Schwarzen Meeres sichergestellt werden solle. Auch seien der Baugesellschaft als Generalspesen für das km der Baustrecke 20 000 fr garantiert worden.[1])

Diese Meldungen sind trotz der scheinbaren Bestimmtheit, mit der sie auftraten, alle noch verfrüht, zu einem Abschluß sind diese Verhandlungen noch nicht gekommen. Auffällig ist an ihnen, daß sie gerade mit den französischen Kapitalistenkreisen geführt wurden. Rußland, der Verbündete Frankreichs, hatte doch seinerzeit durch den Abschluß jenes Vertrages über den Bau von Eisenbahnen in Ostanatolien deutlich seinen Wunsch ausgedrückt, daß dort keine Bahnen gebaut würden. Wenn es jetzt, einige Jahre später, zu jenen Besprechungen mit der Banque Ottomane kam, so deutet dies bei dem engen Zusammenhang zwischen finanziellen Unternehmungen und der Politik daraufhin, daß ein Umschwung in der russischen Auffassung eingetreten ist. Dieser geht offenbar davon aus, daß es für Rußland doch nicht möglich sei, den Bau der Bahnen überhaupt zu verhindern, und daß es unter solchen Umständen immer noch vorgezogen werden müßte, wenn die Bahnen dann wenigstens mit französischem Kapital hergestellt würden. Dieser Umschwung erklärt es auch allein, daß in der öffentlichen Besprechung der Eisenbahnfrage von Ostanatolien, die insbesondere in der türkischen Presse einen breiten Raum einnahm, nicht nur nichts von einem Einspruche Rußlands verlautete, sondern daß vielmehr gemeldet wurde, Rußland habe seine Zustimmung zu den Plänen nur davon abhängig

---

[1]) Hand. Mus. 1911, 505 f; Osm. Ll. vom 18. 8. 1911; Öst. Monatsschr. 1912, Seite 112.

gemacht, daß gleichzeitig mit dem Bau der Linie Ersindschan—Erserum auch die Linie Erserum—Kars begonnen werde. Dies Stück Erserum—Kars bildet die Verbindungsstrecke zwischen dem russischen und dem türkisch-asiatischen Eisenbahnnetz.

Gleichzeitig mit den Verhandlungen mit der französischen Régie générale hatte sich die Regierung auch mit der Anatolischen Eisenbahngesellschaft wegen des Baues der anderen Strecken Angora—Kaisarie—Nigde—Eregli und Kaisarie—Siwas in Verbindung gesetzt. Ihr Interesse am Bau dieser Strecken erschien ihr so groß, daß sie die deutsche Gesellschaft veranlaßte, die Ausführung eines anderen Planes — des Baues der Strecke Adabasar—Bolu — aufzuschieben, damit sie ihre Kräfte für diese größeren Aufgaben freibehalte. Auch diese Verhandlungen sind infolge der äußeren Schwierigkeiten nicht zum Abschluß gelangt. Nach einem Telegramm aus Konstantinopel vom 28. April 1913 zu urteilen beschäftigt sich das Bautenministerium erneut mit diesen Plänen.

Während der geschilderten Verhandlungen hatte die Regierung, um keine Zeit zu verlieren, den Bau der Strecke Samsun—Siwas selbst schon begonnen.[1]) Die Trassierungsarbeiten waren im Jahre 1910 gemacht worden, im Mai 1911 wurden ihr dann die zum Bau und zur Beschaffung von Betriebsmaterial nötigen Gelder — 11380 t. Pf. auf das km — von der Kammer bewilligt. Der Bau wurde zuerst in Teillosen ausgeschrieben, er mußte dann aber, da sich keine Bewerber einstellten, in eigener Regie unternommen werden. Wie weit das Unternehmen aber von Erfolg begleitet sein wird, muß die Folge lehren, von ausländischen Fachleuten wird hierüber kein günstiges Urteil abgegeben.

Während nach dem Vorhergehenden der Nordosten Kleinasiens bis auf die Strecke Eskischehir-Angora überhaupt keine Eisenbahnen besitzt, ist es im Westen zu einem gewissen Abschluß des Eisenbahnwesens gekommen. Der Ausgangspunkt der dortigen Eisenbahnen ist der wichtige Handelsplatz Smyrna. Von hier zieht sich die mit zahlreichen kleinen Nebenlinien ausgestattete Hauptlinie der englischen Smyrna-Aidin Railway Co. im Mäandertal nach Südosten bis zum See von Egerdir, ohne aber einen Anschluß an die Strecke Eskischehir-Konia der Anatolischen Eisenbahngesellschaft zu besitzen. Die Verbindung Smyrnas mit dieser wird vielmehr durch das Netz der anderen von Smyrna ausgehenden — französischen — Eisenbahngesellschaft, der Société du chemin

---

[1]) Osman. Lloyd v. 8. I. 1910; 17. V. und 8. VII. 1911; Boerd of trade Journal v. 9. II. und 29. VII. 1911.

de fer Smyrne—Cassaba et Prolongement, vermittelt, das bei Afiun Karahissar jene Linie erreicht und einen andern erst kürzlich vollendeten Zweig über Soma nach Norden zu an das Marmarameer nach Panderma sendet.

Nachdem die Bagdadbahn durch die Strecke Mersina—Tarsus—Adana in der Kilikischen Ebene den Zugang ans Mittelmeer erlangt hat, trifft sie in Aleppo auf die Strecke Aleppo—Hama—Rajak—Damaskus—Mserib der französischen Société du chemin de fer Damas—Hamah et Prolongement, die zwei Verbindungen mit dem Mittelmeer besitzt, die von Homs nach Tripolis und die von Rajak nach Beirut. Von Damuskus geht dann endlich die im Regierungsbesitz befindliche Hedschasbahn aus, die bis Medina in Betrieb ist und über Rabigh zu der heiligen Stadt Mekka selbst geführt werden soll. Der Bau an diesem letzten Stück wurde nur des türkisch-italienischen Krieges wegen nicht schon begonnen. Schließlich wurde der Bau einer Linie Hodeida — Sanaa im Jemen einer französischen Gesellschaft übertragen, die mit der ersten Teilstrecke schon begonnen hat.

# Abschnitt II.

## Die wirtschaftlichen Aussichten für die Eisenbahnunternehmungen in der asiatischen Türkei.

Die asiatische Türkei zerfällt in die Gebiete Kleinasien, Armenien-Kurdistan, Mesopotamien, Syrien-Palästina und Jemen-Hedschas, deren Umfang und Bevölkerungsmenge sich aus der folgenden Übersicht ergibt:[1])

| Landschaft | Umfang in qkm | Bevölkerung |
|---|---|---|
| Kleinasien . . . | 501 400 | 9 089 200 |
| Armenien-Kurdistan | 186 500 | 2 470 900 |
| Mesopotamien . . | 356 700 | 1 491 700 |
| Syrien-Palästina . | 185 500 | 2 467 100 |
| Hedschas-Jemen . | 521 700 | ca. 1 200 000 |

Der Charakter dieser Gebiete ist verschieden.

Armenien-Kurdistan ist ein Hochgebirgsland, dessen Bergketten durch tiefeingeschnittene Flußtäler und steppenartige Hochländer von einander getrennt sind. Nach Norden fällt es steil, nach Süden langsam und stufenweise ab. Die Schneegrenze liegt erst bei 4000 m Höhe. In den Tälern kann Weizenbau getrieben werden, auch Reis, Tabak, Gemüse gedeihen.

Auf gleicher Breite mit Armenien-Kurdistan liegt Kleinasien, das Kernland der Türkei. In seinem Hauptteil ist es ein Tafelland von 1000—1300 m Höhe, dessen tiefste Stelle der Tus Tschöllü, „Salzsee" bildet, nordwestlich von Konia gelegen. Das Klima dieses Gebietes weist große Gegensätze auf: starker Wärme im Sommer steht große Kälte im Winter gegenüber; die jährliche Niederschlagsmenge bleibt 300 mm. Hiervon verschieden sind die am Meer gelegenen Randlandschaften. Im Westen herrscht unter der Einwirkung des Mittelmeeres ein gleichmäßiges Klima, besonders im Winter; der Norden steht dagegen den rauhen Nordwinden offen und hat neben kalten schneereichen Wintern feucht-

[1]) Friedrich, Wirtschaftsgeographie, 2. Aufl., Seite 253.

schwüle Sommer. Von Bedeutung ist es, daß das ganze Land keinen schiffbaren Fluß besitzt.

Die Mannigfaltigkeit der Bodenerzeugnisse Kleinasiens ist groß. Hauptgetreide ist der Weizen, der in bedeutenden Mengen ausgeführt wird und in seinem Ertrage von den Feuchtigkeitsverhältnissen des Bodens stark abhängig ist, daher an den Küsten und in den Flußtälern ganz besonders gut fortkommt, die Gerste, die auf den trockenen Ebenen des Innern gut gedeiht, und der Mais, der hauptsächlich in den Flußlandschaften des Westens und des Nordens angebaut wird.

Die Bedeutung des Getreideanbaus im Innern Kleinasiens erhellt aus den Mengen, die auf der Anatolischen Eisenbahn befördert wurden. Sie betrugen in den beiden bisher günstigsten Jahren 1902 und 1911 auf der Strecke Haidarpascha—Angora 379 458 und 421 709 t und auf der Strecke Eskischehir—Konia 162 909 und 215 723 t. Über ihre Höhe in den anderen Jahren unterrichtet die Spalte 2 der Abteilungen I—III der Tafel VIII.

Ein besonderer Aufschwung der Landwirtschaft wird für die Gegend von Konia erwartet, wo die Anatolische Eisenbahngesellschaft im Auftrage und für Rechnung der türkischen Regierung Bewässerungsanlagen für eine Fläche von etwa 50 000 ha errichtet hat und verwaltet. (Im Einzelnen s. darüber unten.)

Ferner wird in verschiedenen Teilen des Landes Reis, Opium, Sesam, Tabak gebaut.

Sehr wichtig für die Landeskultur ist schon jetzt die Baumwolle, die hauptsächlich einerseits im Hinterlande von Smyrna, z. B. bei Kassaba und Kyrka'atsch, andererseits in der Kilikischen Ebene gezogen wird. Sie verspricht in Zukunft noch größere Bedeutung auf dem Weltmarkte zu finden. Über Smyrna gingen (nach den Geschäftsberichten der Dtsch.-Lev. Baumwollgesellschaft)

in Ballen zu 200 kg

| 1903/1904 | 1904/1905 | 1905/1906 | 1906/1907 | 1908/1909 (Schätzung) |
|---|---|---|---|---|
| 39 000 | 33 000 | 43 000 | 35 000 | 52 000 |

Man hofft auf eine starke Steigerung der Ausfuhr, sobald die Bewässerung und die Entwässerung des Flußgebietes des Mäanders durchgeführt sein wird. Die Vorarbeiten hierzu sind der National-Bank of Turkey, die mit englischem Kapital arbeitet, gemäß einem Vertrage vom Anfang 1912 übertragen worden. Die Anlagen werden nach der augenblicklichen Annahme einem Gebiete von etwa 400000 ha zugute kommen.[1])

[1]) Board of Trade Journal Band 76, Seite 487.

Ebenso wichtig wie das Hinterland von Smyrna ist als Baumwollausfuhrgebiet die **Kilikische Ebene**, die, von den Flüssen Seihun (Sarus) und Dschihan (Pyramus) durchflossen, nach Klima und Fruchtbarkeit nicht mit Unrecht ein Klein-Ägypten genannt worden ist. Sie bringt große Mengen Baumwolle hervor, doch baut der dortige Bauer neben der Baumwolle auch immer noch mehrere andere Gewächse. Er bleibt deshalb weniger abhängig von dem Ausfall der Ernte an Baumwolle und ihrem Weltmarktpreis. Der Ertrag an Baumwolle betrug in Ballen zu je 200 kg[1]):

| 1904/5 | 1905/6 | 1906/7 | 1907/8 | 1910 | 1911 | 1912 (Schätzung) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 45 500 | 50 600 | 56 000 | 64 000 | 63 000 | 80 000 | 100 000 |
| | | | | + 12 000 Ortsverbrauch. | | |

Die Anbaubedingungen sind günstige; die Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft, über die noch Näheres berichtet werden wird, zweifelt nicht daran, daß bei intensiver Kultur die Kilikische Ebene selbst ohne künstliche Bewässerung bis zu 500 000 Ballen zu je 200 kg hervorbringen könne. Dies würde einem Gesamtgewicht von 100 Millionen kg entsprechen, einer Menge, die selbst bei einem Weltbaumwolleverbrauch von 4 166,9 Millionen kg im Jahre 1908/9[2]) ins Gewicht fallen kann.

Wenn freilich die Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft in einem Bericht vom Jahre 1908 den sofort ohne besondere Schwierigkeiten bebauungsfähigen Teil allein in dem von den Türken Tschukur Owa genannten Bezirk der Ebene auf 3000 qkm schätzt und im ganzen ein fünfmal so großes Gebiet als der landwirtschaftlichen Nutzung fähig bezeichnet, so erscheint diese Schätzung doch zu weit gegriffen, wie ein Blick auf die Karte zeigt.

Bisher bereiteten die häufigen **Überschwemmungen**, die der Seihun verursachte, dem Anbau in der Kilikischen Ebene große Schwierigkeiten und Schäden. Man hat schon lange geplant, dem Übelstande durch eine Regulierung des Flusses abzuhelfen und zugleich Bewässerungsanlagen in der Adanaebene einzurichten. Die Konzession hierzu war früher einem hohen türkischen Würdenträger erteilt worden, ohne daß dieser von ihr Gebrauch gemacht hatte; auch hatte sich seinerzeit eine belgische Gruppe um das gleiche Recht beworben.[3]) Dann hatte auf Wunsch der türkischen Regierung die Anatolische Eisenbahngesellschaft, die sich schon bei dem Bau der Bewässerungsarbeiten in der Koniaebene Verdienste erworben hatte, Studien auch für die Bewässerung der Adana-

---

[1]) Nach den Berichten der D.-Lev. Baumwollgesellschaft und dem Board of Trade Journal vom 7. 8. 1910 und 19. 9. 1912.

[2]) Wirminghaus im Wörterbuch der Volksw. III. Aufl. Bd. I. S. 398.

[3]) Nach Jaeckh Seite 120; Berichte aus Handel und Industrie, 1907, Seite 633

ebene unternommen und das Ergebnis der Regierung unterbreitet. Diese hatte die Absicht, das Unternehmen, das sich über 500000 ha erstrecken sollte, selbst in die Hand zu nehmen, um nicht dem fremden Kapital den errechneten Nutzen zukommen lassen zu müssen, wie sich denn überhaupt die Jungtürken durch eine große Abneigung gegen das ausländische Kapital auszeichneten, dem sie eine Schuld an der Einmischung der Mächte in ihre Angelegenheiten zuschrieben. Die Regierung wollte sich deshalb der Mitwirkung europäischen Geldes nur beim Bau der Anlagen bedienen. Es kam aber nicht mehr zu einer Ausschreibung der Arbeiten, da die Verteidigung des Landes gegen die äußeren Angriffe in Tripolis und auf dem Balkan alle Kräfte in Anspruch nahm.

An der Steigerung der Baumwollerzeugung in der Kilikischenen Ebene, wie sie aus den oben gegeben Ziffern hervorgeht, hat die Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft m. b. H., Dresden, erheblich mitgewirkt. Sie hat sich besonders die Züchtung einer passenden Baumwollstaude angelegen sein lassen. Ihre Versuche mit amerikanischer Baumwolle ergaben, daß diese für die dortigen Verhältnisse wegen des starken Aufwandes an Arbeitskräften, die sie erforderte, nicht geeignet sei, sodaß sich die Gesellschaft jetzt mehr der Hochzüchtung der einheimischen Staude zugewandt hat. Sie hat in allerletzter Zeit auch begonnen, den Baumwollbau in eigener Unternehmung zu treiben und sich zu diesem Zwecke mit einem türkischen Untertanen zur Bewirtschaftung einer Farm von etwa 1000 ha in der Nähe von Osmanie in der Kilikischen Ebene vereinigt.[1])

Die Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft gibt in ihrer Ent- und in ihren Ergebnissen ein gutes Beispiel für die reiche Erwerbsmöglichkeit, die sich in der asiatischen Türkei findet. Sie wurde von deutschen Baumwollinteressenten als ein reines Erwerbsunternehmen gegründet, das in erster Linie den Ankauf von Baumwolle bezweckte. Sie hat eine Filiale in Adana und in Smyrna. Ihr Stammkapital, das ursprünglich 150 000 M. betrug und dann über 300 000 M. auf 700 000 M. gebracht wurde, ist in den letzten fünf Geschäftsjahren mit 8% verzinst worden; dabei konnten noch starke Abschreibungen und Reservenansammlungen vorgenommen werden. So betrugen die Reserven am 30. Juni 1912 162 000 M. Reservefonds (darunter 62 000 M. Agio aus der letzten Kapitalserhöhung) 50 000 M. Delkrederereserve, 50 000 M. Versicherungsreserve, und die Abschreibungen beliefen sich unter anderem

[1]) Im vorigen Jahr hat auch ein französisches Syndikat eine Konzession zur Bewirtschaftung einer Baumwollfarm von 45 000 ha in der Kilikischen Ebene auf 75 Jahre erhalten. (Board of trade Journal vom 5. September 1912).

auf über 70 000 M., die in den letzten fünf Jahren für die Hebung der Baumwollkultur verausgabt worden waren.

Eine mittelbare Unterstützung findet die Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft bei ihren Bestrebungen um die Hebung der Baumwollkultur durch die Anatolische Industrie- und Handelsgesellschaft m. b. H. in Dresden, die aus der Anatolischen Baumwoll-Dampfpresse-Gesellschaft m. b. H. in Dresden hervorgegangen ist. Das Unternehmen errichtete ein Ballenpreßwerk in Adana, das die Baumwolle in Ballen von 200 kg preßt, während vorher nur handgepreßte Ballen in den Verkehr gekommen waren. Maßgebend war bei der Gründung nicht so sehr der Gelderwerb als die Unterstützung des Baumwollanbaues. Zur Ausschüttung einer Dividende ist es auch bisher nicht gekommen. Das Stammkapital der alten Gesellschaft hatte 275 000 M. betragen, von denen die Hafengesellschaft Haidarpascha, eine Tochtergesellschaft der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, 100 000 M, die Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft 72 000 M. und die Deutsche Bank, Berlin, 60 000 M. eingezahlt hatten. Die Umwandlung in die neue Gesellschaft ist erfolgt, nachdem in Konia eine Filiale gegründet worden war, die sich hauptsächlich dem Vertriebe landwirtschaftlicher Maschinen widmen soll. Hierbei wurde das Geschäftskapital um 225 000 M. auf 500 000 M. erhöht, von denen die Bagdadbahngesellschaft 125 000 M. übernahm.[1])

Das dritte große Gebiet der asiatischen Türkei umfaßt das von Euphrat und Tigris entwässerte Stufen- und Tiefland Mesopotamien oder Assyrien, von den Türken ElDschesire (im Norden) und Iraq i arabi (im Süden) genannt. Im Osten von den Kurdischen Bergen, im Westen von der Syrischen Platte begrenzt erstreckt es sich in südöstlicher Richtung von Armenien bis zum Persischen Golf. An dies Gebiet haben sich neuerdings meistens überspannte Erwartungen angeknüpft, seine Bedeutung für die gesamte Weltwirtschaft ist zwar groß, sie darf aber auch nicht überschätzt werden.

Es handelt sich um zwei in ihrer Anbaumöglichkeit vollkommen verschiedene Gebiete, die sich durch eine etwa von Kerkuk (östlich vom Tigris) über Tekrit am Tigris nach Hit am Euphrat gezogene Linie teilen lassen. Der nördliche Teil bedarf keinerlei künstlicher Bewässerung; die Bodenfeuchtigkeit genügt zum Gedeihen des Getreides, besonders des Weizens und der Gerste. Im Nordwesten ist im arabischen Mittelalter insbesondere der Anbau der Baumwolle stark betrieben

[1]) Nach Rundschreiben der Gesellschaft, ihrem Statut und Geschäftsbericht der Bagdadbahngesellschaft für 1911.

worden. Heute liegt das Land allerdings zum größten Teil ungenutzt als scheinbar unfruchtbare Steppe da. Daß dies früher anders war, bezeugen die zahlreichen Tells, Erdhügel, die nach jetzt unbestrittener Ansicht die Überreste früherer Städte sind. Sie folgen in besonders breitem Band den beiden Euphratnebenflüssen Nahr el belich und Chabur, und finden sich dann zwischen Nisibis, einem Punkte der Bagdadbahn etwa 75 km südöstlich von Mardin, und dem Sindschargebirge; an dessen Nordfuße werden sie durch einen mehrere Stunden breiten salz- und gipshaltigen Landstreifen unterbrochen. Südlich des Gebirges erscheinen sie dann wieder und folgen hier besonders den zahlreichen, fächerartig von Norden nach Süden gehenden Flüssen des Tharthar-systems. Die große Zahl der Tells gibt einen Begriff von der früheren Produktivität des Landes und läßt die alten Berichte hierüber als nicht übertrieben erscheinen, sie erweckt aber auch die Hoffnung, daß im Gefolge der neuen Erschließung des Landes durch die Bagdadbahn wieder ein hoher Wohlstand einziehen werde.

Während nun in diesem Gebiet der Boden nur der Bearbeitung harrt, um seine Schätze zu geben, wird in dem größten Teil des südlich von jener Linie Kerkuk-Tekrit-Hit liegenden Landes ein allgemeines Wiederaufleben der alten Bodenergibigkeit nur nach Wiedereinrichtung von Bewässerungsanlagen durchzuführen sein. Die Sonnenbestrahlung ist zu stark, als daß das Getreide ohne künstliche Wasserzufuhr gedeihen könnte. Für solche Anlagen kommt das Euphrat- und Tigrisgebiet in Betracht, das zwischen dem 44. und 45. Längengrad und dem 32.—34. Breitengrad eingeschlossen liegt. Die Pläne für diese Anlagen haben in besonderem Maße die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit erregt, einmal wegen der Bedeutung des Mannes, der sie entworfen und bekannt gemacht hat, nämlich des englischen Wasseringenieurs Sir William Willcocks, sodann wegen der Geschichte dieser Landstriche, in denen die Erzählungen der arabischen Märchen aus Tausend und einer Nacht spielen, und wegen ihrer politischen Bedeutung. Über die Größe der dort zur Verfügung stehenden Landstriche haben eine Zeitlang abenteuerliche Ansichten Verbreitung gefunden, die dann sogar zur Unterlage für eine Ertragsberechnung gemacht worden sind[1]). Springer[2]) hatte von einer Fläche von 24 Millionen ha gesprochen, die der „Sawad", eben jenes Euprat- und Tigrisgebiet, von dem hier die Rede ist, enthalten sollte. Diese unrichtige Angabe wurde von H. Wagner auf ihr wirkliches Maß zurückgeführt.

---

[1]) Zu vergl. H. Wagner „Ueber die Anbaumöglichkeit . . ." Seite 294.
[2]) Mesopotamien, das reichste Land.

Nach Wagner kann nämlich die einer Bewässerung zugängliche Bodenfläche auf höchstens 2—2,5 Millionen ha berechnet werden, mehr habe sie nie betragen. Daß Wagner die Zahl nicht zu gering anschlägt, ergibt sich aus den Berechnungen Willcocks, die zu einer Gesamtmenge von im ganzen 2 800000 acres gleich etwa 1 133 000 ha kommen, die bewässert werden könne. Von Interesse ist dabei der vorläufige Kostenüberschlag, den Willcocks macht und der deshalb hier angeführt werden mag, da er zugleich einen Begriff von der Größe der alten Bewässerungsanlagen zu geben imstande ist, die von den früheren Bewohnern des Zweistromlandes erbaut worden sind.

Nach Willcocks[1]) liegt das zur Bewässerung besonders geeignete Land zu beiden Seiten der oberen Hälfte des Narwankanals (bis zu 250 km von dessen Abzweigung vom Tigris. — Im Narwankanal sieht Willcocks die frühere Hauptbewässerungsader des Landes, die den größten Teil des Inhalts des Tigris aufzunehmen imstande gewesen sei. —) Dieses Land betrage im ganzen etwa 1 280 000 acres. Die Kosten der Bewässerungsbauten seien dann zu berechnen für einen Hauptkanal von 200 km mal 500 qm

| | | |
|---|---|---|
| an Erdarbeiten auf . | Lst. | 2 000 000 |
| an Maurerarbeit . . | „ | 1 000 000 |
| für Wehre am Tigris | „ | 600 000 |
| für Nebenkanäle . . | „ | 3 840 000 |
| für Unvorhergesehenes | „ | 560 000 |
| zusammen also auf | Lst. | 8 000 000 |

oder für 1 acre auf Lst. 7.

Das Land, dessen Wert auf etwa 38 000 000 Lst. zu schätzen sein werde, könne einen Jahresertrag von etwa 3 840 000 Lst. bei Lst. 3 auf 1 acre erbringen. Setze man etwa die Hälfte des Jahresertrages für Unterhaltungsarbeiten ab, so verbleibe eine Summe von 2 000 000 Lst. als Reinertrag, sodaß eine Verzinsung der aufgewandten Geldmittel mit 25 Prozent zu erwarten sei. Nicht ganz so aussichtsreich, wenn auch noch rentabel, erscheint Willcocks die Bewässerung, Entwässerung und Melioration weiterer Flächen Unterchaldäas, und zwar des Landes, das sich zwischen den auf etwa 150 km Länge in 50 km Entfernung parallel fließenden Strömen befinde, das daher roh auf 1 500 000 acres anzuschlagen sei. Dies Gebiet werde unter Zugrundelegung ägyptischer Verhältnisse bei Rechnung nur des halben Wertes nach Durchführung der

[1]) The Restoration . . . .

Arbeiten 22 000 000 Lst. wert sein, sodaß, da die Kosten der Arbeiten auf 13 000 000 Lst. zu berechnen seien, ein Wertüberschuß von 9 000 000 Lst. herauskommen werde. Diese Berechnungen hatte Willcocks auf Grund von Unterlagen angestellt, die er aus amtlichen indischen Quellen erhalten hatte. Er ist darnach von der türkischen Regierung mit der Aufstellung endgültiger Pläne beauftragt worden, gleichzeitig aber auch mit der Ausführung von Teilarbeiten, nämlich dem Bau eines großen Dammes bei Hindije am Euphrat in der Nähe von Kerbela. Er hat dann sein Projekt ausgearbeitet, die Ausführung der Arbeiten deren Kosten auf 380 Millionen einschließlich der von den Grundeigentümern selbst zu tragenden Kosten veranschlagt wurden, wurde auch von der Regierung ausgeschrieben, und die englische Firma John Jackson Ltd. hatte den Bau schon erstanden, der von ihr angeblich im Frühjahr 1912 mit 3—4000 Arbeitern in Angriff genommen und in 8 Jahren zu Ende geführt werden sollte. Es kam aber zu Schwierigkeiten zwischen der Regierung und den Unternehmern, und das Ergebnis war schließlich, daß der ganze Plan liegen blieb. Willcocks selbst war in Meinungsverschiedenheiten mit dem Wali von Bagdad geraten, er war auch etwas autokratisch aufgetreten, so daß die türkische Regierung ihn z. B. im Juli 1910 darauf aufmerksam machen mußte, er habe die in Europa bestellten Materialien nicht an seine eigene Adresse, sondern an die der türkischen Regierung in Bagdad senden zu lassen.[1]) Auch fehlte es nicht an Angriffen[2]) gegen seine Tätigkeit, deren Berechtigung vielleicht auch aus dem Umstande hergeleitet werden könnte, daß wirklich von dem hochgehenden Euphrat der Damm von Hindije fortgerissen worden ist. Die heutige Lage ist jedenfalls die, daß der Versuch der Türkei, dort in Mesopotamien schon jetzt die alte Kultur zu neuem Leben zu erwecken, gescheitert ist, nicht ohne daß erhebliche Geldsummen dabei aufgewendet wurden und verloren gingen; in der Mitte 1910 wurden z. B. an Willcocks nach dort 180 000 t. Pf. gesandt (Osm. Lloyd vom 4. August 1912) und nach einer Rede des Abgeordneten Hakki Bej in der Sitzung der Kammer vom 29. Juli 1912 hatte die Türkei für den Damm von Hindije schon 280 000 t Pf. aufgewendet (nach dem Sabah).

Welcher Zeit die Wiedererweckung des Landes daher vorbehalten sein wird, läßt sich jetzt noch nicht sagen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß nach Fertigstellung der Eisenbahn bis Bagdad ein allmählicher Aus-

---

[1]) Osman. Lloyd vom 15. Juli 1910.

[2]) Die Zweckmäßigkeit und Ausführbarkeit seiner Bewässerungspläne wurden nach der Denkschrift des Reichskolonialamtes „Die Baumwollfrage", S. 53, von anderen Fachleuten stark angezweifelt. Die zu erwartende Erntemenge schätzte Willcocks nach Jaeckh, S. 122, auf 1 Million t Weizen und 1 Million dz Baumwolle.

bau der Bewässerungsanlagen entsprechend der allmählichen Bevölkerungszunahme vorgenommen werden wird.

Man hat gerade im Hinblick mit auf die ungeheuren Änderungen, die mit dem wirtschaftlichen Leben Mesopotamiens in geschichtlicher Zeit vor sich gegangen sind und zu seinem Niedergang geführt haben, die Theorie aufgestellt, diese Umwandlung sei die Folge einer Klimaveränderung, daher naturgesetzlich und unvermeidlich. Träfe sie zu, so müßte die Ausführung jener Bewässerungspläne als vergebliche Mühe erscheinen. Sie sind trotzdem entworfen worden; die Theorie ist also nicht unbestritten.

Die theoretisch wie praktisch gleich wichtige Frage, ob überhaupt in geschichtlicher Zeit Klimaschwankungen in dem Sinne stattgefunden haben, daß die Erde ganz allgemein in fortschreitender Austrocknung begriffen sei, ist bis jetzt weder nach der einen noch nach der anderen Seite hin entscheidend beantwortet worden: die Stimmen derer, die sie bejahen, sind nicht gewichtiger als die ihrer Gegner. Einen Überblick über den Stand der Meinungen gibt Brückner „Klimaschwankungen seit 1700“ Wien-Olmütz 1890, Seite 10 35. Er läßt die Frage ebenso wie Hann (Handbuch der Klimatologie 3. Auflage, Wien 1908, Band I Seite 351) offen. Nach einer Anmerkung von Adolf Wagner[1]) hat sich dessen Bruder Hermann Wagner in Beziehung auf Mesopotamien ausgesprochen, daß dort in geschichtlicher Zeit eine Austrocknung stattgefunden habe, die ihren Grund in vom Menschen unbeeinflußbaren Umständen habe. Demgegenüber betont aber ein anderer Geograph, Johannes Rein,[2]) solche unbeeinflußbaren Klimaänderungen seien nicht erfolgt, der Grund für die unbestreitbare Verödung der Gefilde Mesopotamiens (und auch weiter Landschaften zwischen Siwas und Kaisarie in Kleinasien) liege darin, daß die Menschen es verlernt hätten, die von den vorhergehenden Geschlechtern errichteten Bewässerungs- und anderen Kulturanlagen in Stand zu halten und etwa auftretenden Anforderungen entsprechend weiter auszubauen. In dem Augenblick, wo des Menschen Hand und Geist die Anlagen wieder herstelle, müßte sich nach Rein auch die frühere Schöpferkraft der Natur dort zeigen und ein reiches Pflanzenleben an die Stelle der jetzigen Öde und Leere setzen.

Für diese Ansicht spricht, daß in den alten Bewässerungsgebieten von Mesopotamien keineswegs jeder Ackerbau erstorben ist, er gedeiht

---

[1]) Agrar- und Industriestaat, Seite 154.

[2]) In Scobels Geographischem Handbuch Band II, Seite 37/38 und 141.

vielmehr sehr gut, sobald für die nötige Wasserzufuhr gesorgt wird. Sodann berichten uns Reisende, daß sie in den Steppengebieten nördlich der Linie Kerkuk-Tekrit-Hit, die so unfruchtbar aussehen und deshalb die pessimistische Theorie zu bestätigen geeignet erschienen, manchmal auf kleine Felder mit Gerste gestoßen waren, von denen sich dann herausstellte, daß Beduinen sie besät hatten, nachdem der Boden vorher mit der Lanzenspitze etwas aufgeritzt worden war.[1])

Eine andere Frage ist es aber, ob das Wasser der Ströme jetzt ausreichen wird, um dieselbe Fläche Landes zu bewässern wie in früherer Zeit, da die inzwischen geschehene Entwaldung der Gebirge ein schnelles Abströmen der niedergehenden Regenmassen bewirkt, sodaß es nicht zu einer gleichmäßigen Verteilung der Wassermengen auf eine längere Zeit kommt. Hier ist auch Rein bedenklich. Eine Abhilfe ließe sich aber dagegen durch eine planmäßige Wiederaufforstung langsam schaffen, dann müßte jedoch das Beweiden der Berghänge durch Schafe und Ziegen verboten werden, das jetzt bei der Nomadenbevölkerung durchaus üblich ist.

Syrien nebst Palästina, das Tafelland zwischen Kleinasien, Arabien, Mittelmeer und Euphrat, hat den Charakter eines Übergangslandes. In seinem nördlichen an den Euphrat angrenzenden Teil — Zentrum Aleppo — ähnelt es sehr dem assyrischen Hochlande. Hier haben sich Reste der alten Baumwollkultur erhalten, die jetzt wieder einen großen Aufschwung zu nehmen im Begriffe steht. Diesem Gebiete wird von der Deutsch-Levantinischen Baumwollgesellschaft eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet; es ist für die Bagdadbahn deshalb von großer Bedeutung, weil von ihm aus die wirtschaftliche Erschließung, ja überhaupt die Besiedlung des assyrischen Hochlandes vor sich gehen wird.

Durch ganz Syrien erstreckt sich vom See von Antiochia an über das Jordantal und das Tote Meer bis zum Golf von Akaba ans Rote Meer, jene tiefe Senkung, die dem nördlichen Syrien mit Libanon und Antilibanon den Namen Koilesyrien gegeben hat. Östlich der Senkung geht das Land allmählich in die arabische Wüste über.

Für Syrien galt lange Zeit die Annahme, es sei nur durch Bewässerungsanlagen in der früheren Zeit in den Stand gesetzt worden, die reichen Erträge hervorzubringen, von denen berichtet wird und die die zahlreichen Überreste menschlicher Wohnstätten in weiten, jetzt verlassenen Teilen des Landes beweisen. Diese Annahme ist jetzt

[1]) Rohrbach, Im vorderen Asien, Seite 111.

durch eine fachmännische Untersuchung von H. Auhagen[1]) widerlegt worden. Aus ihr ergibt sich, daß in Syrien wie in früherer Zeit so auch jetzt der Anbau landwirtschaftlicher Früchte in besonderer dem Landescharakter angepaßter Form geschieht, der Boden aber nicht der Bewässerung bedarf. Bei richtiger Behandlung behält er nämlich genug Feuchtigkeit bis in die heißeste Jahreszeit und bis kurz vor Beginn der Regenzeit, die im Oktober einsetzt. Durch entsprechendes Lockern der Oberfläche des Bodens muß nur verhindert werden, daß die Feuchtigkeit vom Grundwasser mit Hilfe der Bodenkapillarität bis an die der Sonnenbestrahlung ausgesetzte erhitzte Bodenoberfläche steigt. Die Eingeborenen haben Kenntnis von diesem Umstande, sie erreichen auch ohne besondere Bewässerung, daß sie noch im September Wassermelonen auf den Markt bringen können. Die Saat wird so gebettet, daß sie auf der festen und infolgedessen von unten immer feucht gehaltenen Erde mit den Wurzeln aufliegt, während eine darüber liegende gelockerte Schicht von 15—20 cm die Hitze abhält. Die Bodenprodukte zeigen eine große Mannigfaltigkeit. Das Klima ist dem Bau von Weizen und Gerste besonders günstig, daneben gedeihen Mais, Linsen, Hanf, Kümmel, Sesam, Hirse, Wicken. Auch die Baumwolle, abgesehen von Nordsyrien, kommt an einzelnen Stellen vor. Ihr Anbau hatte schon einmal in den sechziger Jahren in Palästina eine gewisse Bedeutung erlangt, ohne daß er sich jedoch weiter entwickelt hatte. In der neueren Zeit hat man bei der steigenden Baumwollnot ihr wieder mehr Aufmerksamkeit gewidmet. Es scheint aber dabei an der nötigem Sorgfalt gefehlt zu haben, sodaß eine wenn auch wohl nur zeitweise Entmutigung eingetreten ist. So betrug die Ernte in der Jordan- und Jesreelebene in Kantar zu 49,9 kg

| 1909 | 1910 | 1911 |
|---|---|---|
| 1220 | 1567 | 1111 |

und in der Küstenebene von Haifa und Akko in denselben Jahren

| 1205 | 1266 | 523[2]) |
|---|---|---|

Nach einer anderen Nachricht hat sich aber seitdem wieder eine Ausdehnung des Anbaues gezeigt, besonders zwischen Haifa und dem Jordantal. Auch das Großkapital hat seine Tätigkeit dort aufgenommen. Wenigstens soll die ägyptische Société agricole et industrielle d' Egypte im Dezember 1911 in der Ebene von Akko eine Fläche von 60 000

---

[1]) Beiträge Seite 53 ff, Seite 80 f. Über die Frage der syrischen Landwirtschaft gibt gleichfalls ausführliche Auskunft Warburg a. a. O. S. 14.

[2]) Beiheft 3 zum Tropenpflanzer für 1913.

Dönüm gepachtet haben, auf der sie unter anderem auch Baumwolle ziehen wolle.[1])

Hedschas, Assir und Jemen, die drei Provinzen des türkischen Arabiens, die sich im gebirgigen Südwesten der Halbinsel hinziehen, gestatten den Ackerbau ohne künstliche Bewässerung nur an den Abhängen nach dem roten Meer. An der anderen Seite des Randgebirges muß die Bewässerung eintreten. Zum Anbau kommen außer Kaffee Baumwolle und an Getreidearten besonders Weizen und Mais. Diese arabischen Gebiete werden für die Weltwirtschaft wohl kaum die Bedeutung erlangen können, die den übrigen Teilen der asiatischen Türkei zuzusprechen ist; ihr Wert für die Türkei liegt besonders in den heiligen Städten Mekka und Medina.

Zu der Fruchtbarkeit weiter Teile der asiatischen Türkei kommt ihr Reichtum an Mineralien. Es sind eine große Anzahl von Fundstätten bekannt und viele Bergbaukonzessionen erteilt worden, aber bis jetzt steht die bergbauliche Tätigkeit noch auf einer verhältnismäßig niedrigen Stufe. Einzelne Lager werden schon von altersher ausgebeutet, so z. B. die Silberbergwerke von Bulgar Maden im Taurus oder die reichen Kupferstätten von Argana Maden oberhalb Diarbekirs. Von Bedeutung versprechen auch die Petroleumquellen zu werden, die besonders im mittleren Tigristal vorkommen. Asphalt findet sich am Euphrat, Kohlen liegen bei Herakles (an der Bagdadbahn), bei Smyrna.[2]) Die Aufmerksamkeit ist auf die Naturschätze des Landes besonders in letzter Zeit gelenkt worden, da sich eine amerikanische Kapitalistengruppe unter besonderer Unterstützung durch die amerikanische Botschaft — wenn anders man Zeitungsmeldungen Glauben schenken will — um eine Konzession für eine große Eisenbahn beworben hat, und dabei, wenn man so sagen darf, scheinbar rücksichtslos über alle schon bestehenden Eisenbahnnetze und die von ihnen drohenden Wettbewerbsmöglichkeiten hinwegsieht. Es handelt sich um das sogenannte Chesterprojekt.[3]) Die Kammer hatte im Jahre 1910 den Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt, mit Gesellschaften oder Einzelunternehmern über den Bau von Eisenbahnen in Ostanatolien, über die schon oben gesprochen wurde, zu verhandeln. Dabei hatte sich dann um die Linien Charput—Diarbekir—Bitlis, Charput—Jumurtalik (am Mittelmeer) und Diarbekir—Mosul—Kerkuk—Sülemanie ein Herr Chester als Vertreter einer American

---

[1]) Österreichische Monatsschrift für den Orient 1912, S. 16.

[2]) Statesman's Yearbook 1912 S. 1292.

[3]) Osman. Lloyd vom 11. II., 3. III., 15. III., 29. V., 31. V., 2. VI., 7. VI., 21. VI., 20. IX. 1910; 19. III., 23. IV., 15. V., 27. V., 21. XI. 1911. Österr. Monatsschrift f. d. O. 1912, S. 14, 112.

Ottoman Development Company besonders beworben, der eine starke Finanzgruppe hinter sich haben sollte. Ueber die Einzelheiten der Verhandlungen ist nichts authentisches zu erfahren, sie sind offenbar noch nicht zu einem endgültigen Abschluß gekommen. Die vorläufigen Abmachungen zwischen der Regierung und der Gesellschaft wurden im Jahre 1911 von einer Kommission der Kammer durchgeprüft, die Kammer selbst trat im November 1911 in die Beratung über die Verleihung einer Konzession ein, sie entschied sich dann aber dafür, das ganze Projekt noch einmal an den Ministerrat zurückzugeben. Nach einer Nachricht des Sabah vom 23. März 1912 hat dieser es dann abgelehnt. Es heißt aber, die amerikanische Gruppe habe ihre Bemühungen um Erlangung der Konzession noch nicht eingestellt. Die am meisten umstrittenen Bedingungen waren die Abmachungen über die der Gesellschaft zu verleihenden Bergbaugerechtsame. Aus dem ganzen Verlauf der Dinge, aus der Art des Projektes gewinnt es den Anschein, als ob die Amerikaner sich nicht bloß deshalb so hartnäckig für das Projekt einsetzen, weil es ihnen Gelegenheit zur Kapitalsanlage bieten soll, sondern als ob ihnen die Erlangung der Bergrechte — sie fordern das Recht zum Schürfen in den Landstrichen neben der Eisenbahn — die Hauptsache ist. Von türkischen Zeitungen wie dem Jeune Turc, dem Sabah, dem Ikdam, der Jeni Gasetta wurde offen darauf hingewiesen, den Amerikanern liege nur an den Kupfer- und Petroleumschätzen des Landes, ihre beabsichtigte Unternehmung trage rein spekulativen Charakter, und in den europäischen Zeitungen tauchte bald das Gerücht auf, der Petroleumtrust stehe hinter dem ganzen Unternehmen. Wie weit diese Vermutung auf Wahrheit beruht, läßt sich nicht sagen, sie hat aber viel Wahrscheinlichkeit für sich. Als weniger wahrscheinlich muß freilich eine andere Vermutung, die von Zeit zu Zeit mehr als Befürchtung geäußert wird, gelten, daß nämlich die Petroleumquellen bei Kerkuk östlich vom Tigris schon von der Standard Oil Co. für sich belegt worden seien. Wie von vielen Seiten angenommen wird, haben die dortigen Erdölquellen eine große Zukunft, sie werden oft an Bedeutung mit denen von Baku verglichen.

Die Aussichten für die Rentabilität der Eisenbahnen in der asiatischen Türkei müßten hervorragend sein, wenn diese nur von der Art des Landes und seiner Naturschätze abhinge. Es fehlen aber dem glänzenden Bilde, das sich bisher bot, die starken Schattenseiten nicht. Die Schattenseiten sind so zahlreich, daß sie oft das ganze Bild zu verdunkeln drohen.

Nach einer im Osmanischen Lloyd vom 30. 11. 1911 besprochenen Statistik des türkischen Ministeriums für Forsten, Bergwerkswesen und Ackerbau betrug die bebaute Bodenfläche in der asiatischen Türkei nur 2,78 Prozent der Gesamtbodenfläche, sie erhob sich nur in den Be-

zirken Karassi (mit 12,13 Prozent), Trapezunt (mit 11,77 Prozent), Adana (mit 11,67 Prozent) und Aidin (mit 10,53 Prozent) über ein Zehntel der gesamten Bodenfläche, und blieb in allen übrigen darunter. So betrug sie z. B. im Bezirk Konia nur 6,91 Prozent (und dabei hat die Strecke Eskischehir—Konia im Jahre 1912 schon ohne die ausbedungene Regierungsgarantie auskommen können). Diese mangelnde Bebauung des Landes hat verschiedene Gründe, sie liegt an der geringen *Bevölkerungsdichte*, der oft fehlenden Sicherheit, der schlechten Verwaltung und besonders an der mangelnden Absatzgelegenheit.

An Einwohnern kamen auf die englische Quadratmeile und das Quadratkilometer nach Statesman's Yearbook 1910 in den Provinzen bezw. Regierungsbezirken

| | sqm | qkm |
|---|---|---|
| Ismid . . . . | 71 | 27,4 |
| Brussa . . . . | 64 | 24,7 |
| Biga . . . . | 51 | 19,7 |
| Smyrna . . . | 64 | 24,7 |
| Kastamuni . . | 49 | 18,9 |
| Angora . . . | 34 | 13,1 |
| Konia . . . . | 27 | 10,4 |
| Adana . . . . | 27 | 10,4 |
| Siwas . . . . | 44 | 16,9 |
| Trapezunt . . . | 76 | 29,3 |

Für Armenien und Kurdisten ergibt sich eine Dichte von 13,1 Menschen auf das Quadratkilometer, in Mesopotamien eine von 3,5! Diese Zahlen müssen bedenklich stimmen. Denn die Bevölkerung wird erst allmählich steigen. Dieses Steigen ist aber andererseits als ziemlich sicher anzunehmen. Dabei wird die Türkei im wesentlichen auf ihre eigenen Untertanen angewiesen sein, nur aus den früher türkischen Gebieten Europas wird ein starker Zuzug einsetzen, wie er das schon seit langem tut. Der *muhammedanische Einwanderer*, der „Muhadschir", ist eine typische Erscheinung in manchen Gegenden geworden, auf den die türkische Regierung bei ihren Agrarplänen sehr rechnet. Aber nicht-muhammedanische Einwanderer sieht sie nicht gern. Sie befürchtet nicht mit Unrecht, mit ihrem Erscheinen auch die Ansprüche der betreffenden ausländischen Macht, um deren Untertanen es sich handelt, wachsen zu sehen. Deshalb hat auch der Plan, den deutsche Kreise hegten, nicht zur Ausführung gelangen können, der dahin ging, in Kleinasien oder Mesopotamien *deutsche Ansiedler* anzusetzen, die dem Land seine alte Kultur wiedergeben sollten. Dieser Plan rechnete nicht mit den Landesverhältnissen, mit der dortigen Unsicherheit und den Gefühlen

der dortigen Bevölkerung; eine deutsche Regierung hätte nie die Zustimmung zu einem solchen Experiment geben können, sie hätte den Versuch sogar verhindern müssen. So lange die türkische Regierung selbst nicht einverstanden war, konnte an eine Ansiedlung überhaupt nicht gedacht werden. Diese hat ihre schon erwähnte Abneigung gegen eine solche aber verschiedene Male gezeigt, so bei dem Plane des Sir Casalet, der russische Juden längs der von ihm geplanten Bahn ansetzen wollte, oder bei dem Willcocks'schen Vorschlage, die mesopotamische Ebene durch indische muhammedanische Ansiedler zu bebauen.

Das einheimische Bauernelement, auf das allein also die Regierung rechnen kann und von dessen Tätigkeit die Ergebnisse der ganzen Landeswirtschaft und damit die der Eisenbahnen abhängen werden, da der Ackerbau die Hauptbeschäftigung der Bevölkerung ausmacht, ist ein gutes. Dieses Urteil wird jetzt wohl ziemlich uneingeschränkt abgegeben. Besonders rühmend spricht sich ein früherer Kulturinspektor der Anatolischen Eisenbahngesellschaft[1]) über den Bauern der von jener Bahn durchzogenen Landschaften aus. Ebenso äußert sich H. Auhagen[2]) günstig über den syrischen Bauer. Wenn es früher hieß, der Bauer arbeite möglichst wenig, so hatte das guten Grund: es fehlte ihm an Absatzgelegenheiten. Wie Arslanian[3]) schildert, vergrub der Bauer in der Nähe von Angora vor Eröffnung der Bahn seinen Überschuß an Korn einfach in Erdlöchern, da es ebensogut wie wertlos war; sobald er aber durch die Bahnbauten in die Nähe von Märkten kam, steigerte er seinen Eifer. Er wußte also die Vorteile, die ihm eine große Produktion geben würde, wohl zu erkennen, und er handelte demgemäß. Das werden die später folgenden Ausführungen über die Güterbewegung auf der Anatolischen Eisenbahn zeigen.

Daß der Bauer sehr konservativ ist, kann ihm nicht allzu sehr zum Vorwurf gemacht werden, wenn auch infolgedessen manche Verbesserungen nur langsam bei ihm Fuß fassen. Solcher Verbesserungen bedarf es aber in der dortigen Landwirtschaft sehr. Die Ackerbaumethoden sind meistens noch primitiv; derselbe Dreschschlitten, der vor Jahrtausenden dort benutzt wurde, ist auch jetzt noch nicht verschwunden, ein richtiges Pflügen war auch nicht möglich, solange der Bauer sein Gerät behielt, für das man den Namen Pflug eigentlich nicht verwenden kann, da es mehr ein einfacher Haken ist. Die Folge dieses unzureichenden Ackergerätes ist es, daß die Ernten so sehr von der Witterung abhängig sind und so oft Mißernten werden, weil es zu trocken gewesen sein

[1]) Herrmann a. a. O.

[2]) Auhagen a. a. O.

[3]) Arslanian a. a. O. S. 10.

sollte. In Wahrheit liegt der Mißerfolg dann oft nur daran, daß die Pflanzen mit ihren Wurzeln nicht tief genug hinabreichen konnten, da der Boden zu hart und fest geblieben war. So fand der Kulturinspektor Scheiblich[1]) auf einem Felde, das wegen der Trockenheit vollständig verdorrt war, in einer Tiefe von 40 cm den Lehmboden so feucht, daß er ihn mit der Hand kneten konnte. Viel Hilfe kann gegen die Dürre natürlich die Feldbewässerung bringen, und der Bauer zögert auch nicht, sie anzuwenden. Herrmann[2]) gibt dafür einige Beispiele. So haben an der Anatolischen Eisenbahn die Bauern zwischen den Stationen Biledschick und Lefke durch den Karasu, zwischen Eskischehir und Aghabunar durch den Pursak Tausende von Dönüms in gutes Land verwandelt. Als die Jahre 1893 und 1894 eine besondere Trockenheit brachten, da gruben Bauern einen acht Kilometer langen Damm bei Alpuköj am Pursak und bewässerten so rund 3000 Dönüms (= 275 ha). Diese von den Bauern selbst in die Hand genommenen Arbeiten zeugen von Tätigkeitsdrang und Befähigung für einen mehr den modernen Anforderungen entsprechenden Wirtschaftsbetrieb.

Infolge der geringen Zahl der zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte ist die Notwendigkeit der Verwendung von Arbeit sparenden Maschinen in der Landwirtschaft eine besonders große. Dies ist von der Regierung und z. B. der Anatolischen Eisenbahngesellschaft immer wieder betont worden, und beide haben darauf eingewirkt, die Verwendung von Maschinen zu befördern. Die Regierung hat verhältnismäßig beträchtliche Mittel für den gleichen Zweck flüssig gemacht. Es bestand die Absicht, für 1911 z. B. für 100 000 türkische Pfund Maschinen anzukaufen und unter die Bevölkerung zu verteilen. Dieser Politik entspricht es, daß die Einfuhr landwirtschaftlicher Maschinen — ebenso wie die künstlichen Düngers — zollfrei geschieht. Das gleiche Ziel erstrebten die Anatolische Eisenbahngesellschaft und die Bagdadbahn, gesellschaft, wenn sie, wie oben S. 34 erwähnt, eine Filiale der Anatolischen Industrie- und Handelsgesellschaft in Konia errichteten.

Um die anatolische Landwirtschaft zielbewußt fördern zu können hat die Anatolische Eisenbahngesellschaft einen besonderen Kulturdienst eingerichtet, sie hat mit ihm gute Erfolge erzielt. Es sei z. B. nur erwähnt, daß 1899 an 350 Pflüge schon an die Bauern zum Selbstkostenpreis abgegeben und von diesen in Benutzung genommen worden sind (zu vergl. Kulturbericht).

Erleichtert werden die Bestrebungen, die auf eine Hebung der Landwirtschaft abzielen, durch die Ansiedlung der Muhadschirs, die

[1]) Kulturbericht der Anatolischen Eisenbahngesellschaft.

[2]) Herrmann a. a. O. S. 133 ff.

im allgemeinen schon aus Gegenden mit höher entwickelter Landwirtschaft stammen, wo sie den Gebrauch der Maschinen selbst schon gesehen hatten. Sie können deshalb in Vielem für die einheimische Bevölkerung vorbildlich wirken. Ihre Zahl wird voraussichtlich infolge der durch den Balkankrieg verursachten weiteren großen Landverluste noch erheblich wachsen, und so wird der türkischen Regierung die Möglichkeit gegeben sein, einen Teil der Verluste, die der Krieg gebracht hat, durch die Hebung des ihr gebliebenen Besitzes auszugleichen.

Über die wirtschaftliche Lage weiter bäuerlicher Kreise wird noch sehr geklagt, sie leiden besonders an Geldmangel und fallen deshalb häufig Wucherern in die Hände. Dies wird besonders aus den Baumwollgebieten Smyrna und Adana berichtet. Die Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft hatte deshalb in ihr Programm der Förderung des Baumwollenbaues auch folgerichtig die Gewährung von Vorschüssen an die Bauern aufgenommen. Über die von ihr ausgeliehenen Summen gibt es leider nur in der Bilanz vom 30. Juni 1907 eine Zahl, in den anderen Jahresbilanzen ist die Zahl der ausgeliehenen Summen mit der der sonstigen Schuldner zusammengezogen. Am 30. Juni 1907 betrug die Summe der Vorschüsse 158 389,85 M. bei einer Bilanzschlußsumme von 520 160,35 M. Hieraus ergibt sich, in wie starkem Maße die Bauern von der Möglichkeit, einen billigen Kredit zu erlangen, Gebrauch machten. Von der Bevölkerung des Wilajets Smyrna berichtet der Osmanische Lloyd noch unter dem 14. März 1913, die Verschuldung nehme immer mehr zu. Die Regierung hat dies Übel und seine Gefahren seit längerer Zeit erkannt und versucht, die Frage des Agrarkredites in befriedigender Weise zu lösen. Es soll dies durch die Landwirtschaftsbank[1]) geschehen, die auf Grund eines Gesetzes vom 9. Silhidsche 1305/15/28. August 1898 als Ersatz der früheren caisses d'utilité publique gegründet wurde. Die Bank besaß 1911 ein Kapital von nom. 10,5 Millionen türkischer Pfund, sie verfügte aber in Wahrheit nur über etwa 6 Millionen, da der Rest als Vorschuß an die Regierung gegeben worden ist. Sie hat seinerzeit auch der Ablösung von Wucherschulden gedient[1]); im Jahre 1326/1911 verlieh sie über 1 000 000 t. Pf. Die Verleihung erfolgt gegen Grundpfand auf 1—10 Jahre unter Verzinsung und Tilgung oder gegen Bürgschaft auf ¼—1 Jahr. In den letzten 22 Jahren sollen die Grundstücke von 15 525 Darlehnsnehmern zur Versteigerung gekommen sein, was etwa 6 Prozent sämtlicher Darlehnsnehmer bedeutet. Diese Summe ist ver-

---

[1]) Anm. 8 bei Young a. a. O. Bd. V. S. 342 f.

[2]) Osm. Ll. v. 29. 3. 1913.

hältnismäßig hoch, sie zeigt auch, in welch schwacher Lage sich ein großer Teil der Bevölkerung befinden muß.[2]) Vom Reingewinn der Bank ist nach dem Gesetz nur ein Drittel an die allgemeine Staatskasse abzuführen, ein Drittel verstärkt das Kapital und eins steht zur Verfügung des Ministers für die Zwecke der Pflege der Landwirtschaft. An Einnahmen fließen der Bank auch noch ²/₃ des sogenannten hisse i iane, des „Unterstützungsanteils", zu, d. h. des Zuschlages von 1½ Prozent zum ursprünglichen Zehnten. Diese zwei Drittel betrugen in den Jahren 1305 (1889/90) —1327 (1911/12) in t. Pf. (Rapports généraux de la Dette Publique.)

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1305 | 4923,25 | 1313 | 17017,37 | 1321 | 29574,89 |
| 1306 | 14491,50 | 1314 | 19204,96 | 1322 | 34444,05 |
| 1307 | 12706,11 | 1315 | 16578,08 | 1323 | 42455,43 |
| 1308 | 16058,56 | 1316 | 30288,31 | 1324 | 38780,09 |
| 1309 | 17870,56 | 1317 | 20853,27 | 1325 | 46046,02 |
| 1310 | 19839,92 | 1318 | 29390,54 | 1326 | 50190,90 |
| 1311 | 14533,04 | 1319 | 38617,67 | 1327 | 64751,26 |
| 1312 | 20460,72 | 1320 | 30915,97 | | |

Die Tätigkeit der Landwirtschaftsbank ist sehr segensreich geworden, sie erfreut sich des Vertrauens der Bevölkerung, die ihr auch ihre Ersparnisse anvertraut[1]). Aber die Geldmittel der Bank reichen doch wohl nicht aus. Dies ist unter anderem daraus zu schließen, daß sich eine ausländische Kapitalistengruppe bei der Regierung um die Konzession zur Errichtung einer Grundkreditbank bemühte, die sich ihre Mittel auf dem Wege der Herausgabe von Pfandbriefen verschaffen wollte. Das Gesellschaftskapital selbst war auf 2 Millionen t Pf. vorgesehen. Voraussetzung für die Durchführbarkeit des Geschäftsbetriebes war aber eine Änderung der herrschenden Gesetzgebung. Die Regierung war auf den Vorschlag der Kapitalisten eingegangen und hatte ihnen im Juli 1911 schon die Konzession erteilt, die Kammer lehnte es dann aber ab, über das 1912 eingebrachte Immobiliengesetz in Verhandlungen einzutreten, so daß die Gründung des Institutes unterblieb. Die Kammer soll ihre Haltung damit begründet haben, es sei zu befürchten, daß die Grundkreditbank allmählich das ganze Land auskaufen werde. Sie soll geneigt gewesen sein, dem nicht bestrittenen Kreditbedürfnis der Bevölkerung dadurch Befriedigung zu verschaffen, daß man der staatlichen Landwirtschaftsbank Gelegenheit zur Kapitalbeschaffung durch Pfandbriefausgabe gebe. Über die Ausführung dieser Anregung verlautet aber nichts. Das europäische Kapital wird wohl nicht entbehrt werden können. Es

[1]) Herrmann S. 44.

ist auch von Interesse, daß im Mai 1912 zwei französische Finanzmänner, der frühere Minister Cailloux und der Direktor des staatlichen Crédit Foncier Egyptien, Miriel, die Städte Syriens bereist haben, wobei sie sich besonders über die Grundkreditfragen unterrichtet hätten[1]).

Bei der Besprechung der Tätigkeit der Landwirtschaftsbank wurde erwähnt, daß zu ihren Aufgaben auch besonders die Gewährung kurzfristiger Darlehne gehört, die nach 3 Monaten bis zu einem Jahre zurückzuzahlen seien. Das Bedürfnis der ackerbautreibenden Bevölkerung nach solchem Betriebskredit ist um deswillen ein besonders starkes, weil sie zum großen Teil nicht auf eigenem Grund und Boden sitzt, sondern auf Pachtland. Seine Pacht bezahlt der Bauer in Naturalien, meistens einem Zehntel des Ertrages, doch wechselt dies Verhältnis je nach Ort und Herrn. Der Verpächter, der etwa Saatkorn oder Zugvieh geliefert hat, wird auch oft in einem Anteil an der Ernte befriedigt, der manchmal in der Gegend von Mossul auf 7/8 des Ganzen abzüglich Pacht und Zehnten steigen soll[2]). Die Lage der Bevölkerung ist oft eine so schlechte, daß, besonders nach einer schlechten Ernte, der ihr verbleibende Teil der Erträge nicht ausreicht, um außer dem zum Lebensunterhalt nötigen Brotkorn noch Saatgut zurückzubehalten. Infolgedessen ist die Regierung gezwungen, Saatkorn zu verteilen; die Anatolische Eisenbahngesellschaft muß dies auch oft tun. Vielfach entsteht der Mangel an Saatkorn auch infolge der vergrößerten Anbaufläche, deren Umfang in manchen Fällen von der Witterung abhängt, die zur Zeit der Bestellung herrscht. Zu den Abzügen, die dem Bauern von der Ernte gemacht werden, gehört besonders der staatliche Zehnte[3]), der jetzt in Wahrheit 12,5 Prozent beträgt. Die Form der Eintreibung dieser Steuer ist eine sehr unvollkommene. Der Ertrag wird an Kapitalisten verpachtet, nachdem für jeden Ort vorher die Ernte abgeschätzt worden ist. Der Erfolg dieses Systems ist natürlich der bekannte. Der Pächter, der oftmals von Konkurrenten in die Höhe getrieben wurde, sucht bei dem Geschäft möglichst viel zu verdienen und beutet die Bauern in rücksichtsloser Weise aus. Es kommt vor, daß er statt des Achtels, das ihm zusteht, manchmal die Hälfte nimmt. So ist es erklärlich, daß sich gegen diese primitive Steuererhebungsform schon viele Angriffe gerichtet haben; rein theoretisch macht man es ihr zum Vorwurf, daß bei der Berechnung der Ernte die dazu verbrauchte Saatkornmenge nicht abgezogen werde, daß ferner auch Düngepflanzen wie die Luzerne ihr unter-

[1]) Österr. Monatsschrift f. d. Orient 1912, S. 113.

[2]) Osman, Lloyd 25. 1. 1910.

[3]) Im einzelnen unterrichtet hierüber Heidborn, Les Finances Ottomanes Wien-Leipzig 1912, S. 117 ff.

liegen. All diesen Angriffen ließe sich aber auf der anderen Seite der Einwurf entgegen halten, daß das Land für eine feinere Steuerform zur Zeit noch nicht reif sei.

Die mannigfachen Hemmungen, denen die wirtschaftliche Betätigung in der Türkei unterworfen ist, könnten an sich die Weiterentwicklung des Landes verzögern, aber wohl nicht gänzlich unterbinden. Ein vollständiges Stocken alles tätigen Lebens muß aber eintreten, wenn die Regierung nicht einmal in der Lage ist, die Sicherheit des Eigentums, besonders des Grundeigentums und des Lebens zu gewährleisten. Diese vornehmste Aufgabe hat aber die türkische Regierung in manchen Gegenden zu verschiedenen Zeiten nicht erfüllen können. So kam es häufig vor, daß der Geldgeber, dem für ein gewährtes Darlehn ein Stück Land zu Pfand und Nutzung gegeben worden war, nach Abzahlung der geliehenen Summe dem Schuldner das Pfand nicht herausgab, oder daß Nomaden, etwa die Jürüken in der Provinz Smyrna oder Kurden in Ostanatolien, die Felder des Bauern housernteten, ohne daß der Eigentümer gegen solche Willkürhandlungen bei der Verwaltung oder dem Gericht Schutz finden konnte. Die Furcht vor den Nomadenstämmen ist es besonders, die eine Ausdehnung des Ackerbaues in Assyrien verhindert. Hiergegen gibt es nur das eine Mittel, die Nomaden nach Möglichkeit seßhaft zu machen, wenn man sie nicht auf bestimmte Gebiete beschränken will.

Der Versuch einer solchen Ansiedelung von Nomaden ist seiner Zeit unter Sultan Abdul Hamid wie es heißt mit gutem Erfolg im Bagdadgebiet gemacht worden. Bei der Beurteilung der Schwierigkeiten eines solchen Versuches darf nicht unbeachtet bleiben, daß mancher der Ueberfälle, die sich die Nomaden zuschulden kommen lassen, nicht so sehr in räuberischen Trieben als in dem Mangel an Unterhalt seine Erklärung finden muß. Die Bevölkerung führt zum Teil so mehr aus dem Zwang der Verhältnisse heraus das Leben des Nomaden, und dieser Teil wird schnell die Tätigkeit des Bauern seinem bisherigen Leben vorziehen, sobald die Sicherheit im Lande hergestellt ist. Diese Ansicht wird von den Korrespondenten des Osmanischen Lloyds in Mossul und Bagdad in ihren Berichten der letzten Jahre vertreten.

Das Bild, das sich dem Unternehmer in der Türkei bot, war nach allem nicht derart, daß er ohne weiteres erwarten konnte, für das von ihm beim Bau von Eisenbahnen aufzuwendende Kapital von Anfang an eine befriedigende Rente zu finden. Die Verhältnisse waren und sind in mancher Beziehung unsicher. Er mußte sich daher nach einer Möglichkeit umsehen, die Eisenbahnen ohne zu große Gefahr für das angelegte Kapital zu bauen. Die Aussicht allein, daß in späterer Zeit die Bahnen ein gutes Ergebnis aufweisen würden, da das Land voller Hilfsmittel und entwicklungsfähig sei, half nicht über die schweren Anfangsjahre hinweg. Bei dem großen Interesse, das der türkische Staat an dem Ausbau des Eisenbahnnetzes hatte, lag es nahe, von ihm eine Sicherheit für die notwendige Verzinsung der Anlagen zu verlangen. Gewann man auf diese Weise den Staat zur Mitwirkung am Bau von Eisenbahnen, so konnte erwartet werden, daß er seiner Pflicht, für die Ordnung und Sicherheit im Lande zu sorgen, um so eher nachkommen werde, als ja für ihn nun nicht mehr nur die mittelbaren Interessen der allgemeinen Landeskultur, sondern die unmittelbaren Interessen seiner eigenen Finanzwirtschaft in Frage standen. So kam es zu dem bekannten System der Kilometergarantieen. Der Staat versprach, eine gewisse Betriebsroheinnahme zu gewährleisten. Der Umfang dieser Gewährleistung, der nach den Roheinnahmen für ein Kilometer angegeben wird, mußte naturgemäß in sachlicher Hinsicht von der voraussichtlichen Höhe der Durchschnittsbaukosten für das Kilometer Bahnstrecke abhängen. Das System der Kilometergarantie ist von vielen Seiten angegriffen worden. Daß es eine in der Natur der Dinge begründete Notwendigkeit war, folgt allein schon daraus, daß alle wirklich etwas umfangreicheren Bahnlinien eine solche erhalten haben. Nur die kleinen Linien Mudania—Brussa, Jaffa—Jerusalem, Tarsus—Mersina—Adana wurden von Anfang an ohne solche betrieben, sowie die Strecken Beirut—Damaskus—M'serib. Aus der weiteren Darstellung wird aber ersichtlich sein, daß diese ohne Garantie arbeitenden Linien mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, die sie zum Teil jetzt noch nicht überwunden haben. Auch das große System der englischen Smyrna—Aidin Railway Co. hat in seiner ersten Zeit Anspruch auf eine Garantie gehabt.

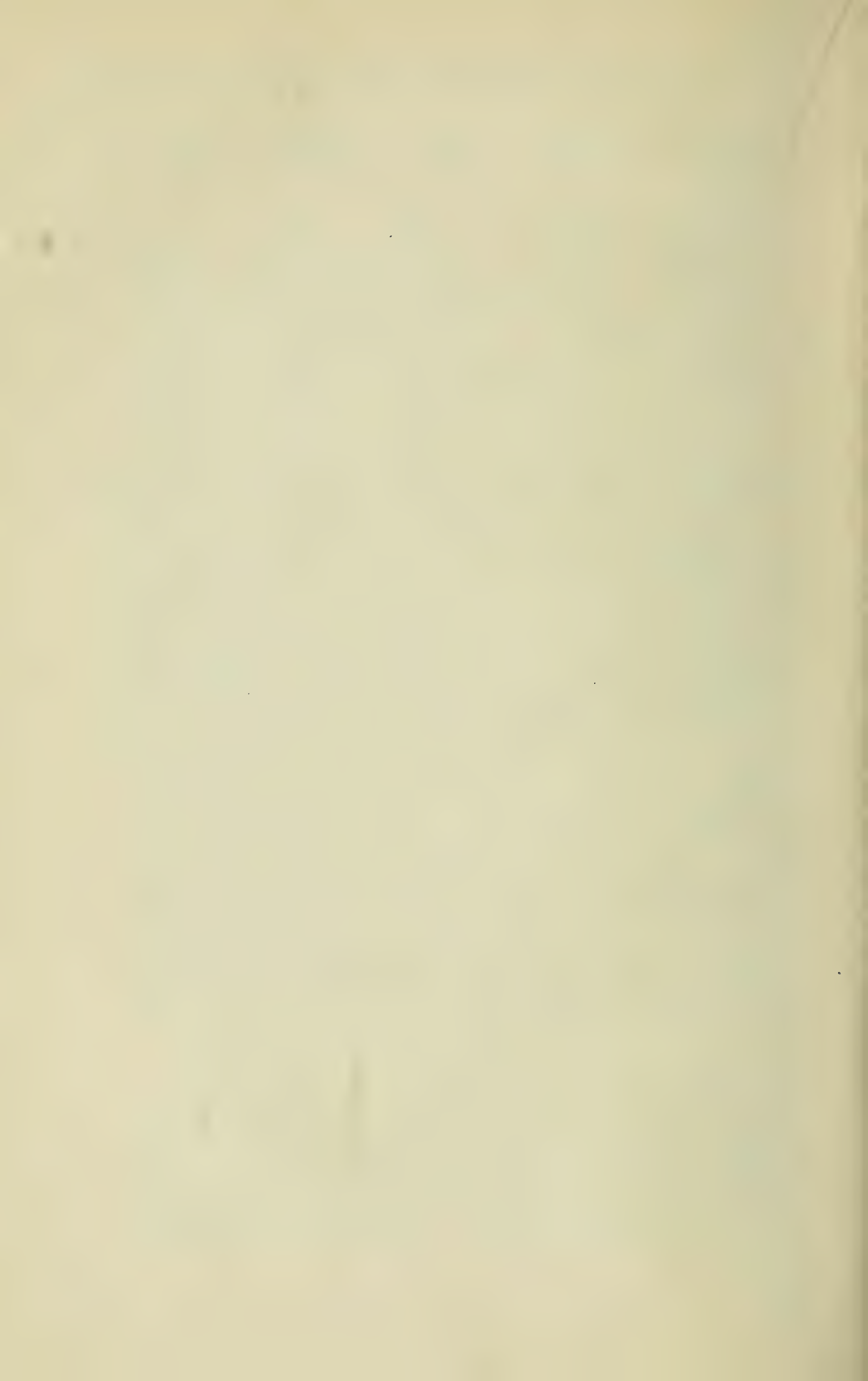
Die Belastung der türkischen Staatsfinanzen durch die Garantieverpflichtungen ist zu Zeiten nicht unerheblich gewesen. Rechnerisch betrachtet, hat es sich aber herausgestellt, daß die Mehreinnahme aus den Zehnten der von der Bahn durchzogenen Gebiete bedeutender war, als die für die betreffende Bahn zu leistenden Zuschüsse. Darüber gibt die folgende Berechnung eine Auskunft. Es betrug im Gebiet der Anatolischen Eisenbahngesellschaft in türkischen Pfund im Jahresdurchschnitt der

| Jahre: | der Zehnte | + gegen 1889/92 | die Garantiezahlung | Verlust (—) Gewinn (+) d. Staates |
|---|---|---|---|---|
| 1889/92 | 198 300 | — | — | — |
| 93/94 – 97/98 | 244 778 | + 46 478 | 159 847 | —113 369 |
| 98/99 – 02/03 | 303 870 | +105 570 | 80 425 | + 25 145 |
| 03/04 – 07/08 | 358 224 | +159 924 | 72 636 | + 87 288 |
| 08/09 – 11/12 | 452 788 | +255 488 | 63 891 | +190 597 |

(Osmanischer Lloyd vom 31. 12. 1911 nach Köln. Zeit., die letzte Zahlenreihe beruht für das letzte Betriebsjahr 1911/12 auf Schätzung.)

Als Gegenleistung hat sich die türkische Regierung bei ihrem Garantieversprechen immer einen Anteil an den Roheinnahmen für den Fall ausbedungen, daß diese den Betrag der garantierten Durchschnittssumme für das Kilometer übersteigen sollten. Im Anschluß hieran hatten Gegner des Systems die Befürchtung geäußert, die betreffende Bahn werde sich bemühen, den Verkehr unter jener Höchstsumme zu halten und sich deshalb in ihrer Tarifpolitik nur von verkehrsfeindlichen Erwägungen leiten lassen. Dieser Einwand übersieht einmal, daß die Konzessionsabmachungen Bestimmungen über die Tarife treffen — sie betonen besonders immer, daß keine unterschiedliche Behandlung nach Personen gestattet ist, — sodann aber, daß die türkische Regierung in der Garantiezahlung einen gewissen Druck auf die Gesellschaften ausüben kann. Endlich sind diese Befürchtungen zum Teil schon durch die Tatsachen widerlegt, wie bei der Besprechung der Ergebnisse der Anatolischen Eisenbahngesellschaft zu zeigen sein wird. Ein Vorteil für die Regierung ist schließlich darin zu erblicken, daß die subventionierte Strecken nach Ablauf der Konzession ohne besondere Entschädigung in das Regierungseigentum übergehen, so z. B. bei der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der Bagdadbahngesellschaft.

---



# Die einzelnen Eisenbahngesellschaften.



# Abschnitt III.

## Die Zentralbahn (Anatolische Eisenbahngesellschaft und die Bagdadbahngesellschaft).[1]

Die Kaiserlich Ottomanische Anatolische Eisenbahngesellschaft ist Eigentümerin der Linien Haidarpascha—Ismid—Eskischehir—Angora und Eskischehir—Konia. Von diesen Strecken hat sie die Linie Haidarpascha—Ismid von der türkischen Regierung für 6 Millionen Franken käuflich erworben, die übrigen dagegen auf Grund der schon oben erwähnten Konzessionen vom 4. Oktober 1888 und 15. Februar 1893 selbst erbaut. Die erstgenannte Konzession, die ursprünglich dem Direktor der Württembergischen Vereinsbank, Herrn Kaulla, als Vertreter der deutschen Gruppe verliehen worden war, hatte diese nämlich in die Anatolische Eisenbahngesellschaft bei deren Gründung eingebracht. Die Konzessionsdauer, die ursprünglich bis zum 4. Oktober 1987 laufen sollte, ist durch die Bagdadbahnkonzession bis zu deren Ablauf, 2002, ausgedehnt worden.

Mit Ablauf der Konzessionen werden die ganzen unbeweglichen Bahnanlagen ohne Entschädigung Eigentum der türkischen Regierung; diese hat auch die Lokomotiven, Wagen, Brennmaterialien alle beweglichen Gegenstände und das dem Betriebe dienende Material nach Taxwert käuflich zu übernehmen, die Vorräte jedoch nur insoweit, als sie für einen Zeitraum von sechs Monaten im Betriebe notwendig sein werden. Eine Gewähr dafür, daß die Gesellschaft während der letzten Konzessionsjahre die Bahnanlagen in gutem Zustande erhalte, hat die Regierung durch die Bestimmung, daß sie selbst den Betrieb der Bahn vorzeitig in die Hand nehmen dürfe, wenn die Gesellschaft während der letzten fünf Jahre ihrer Konzession auf eine an sie ergangene Aufforderung hin nicht binnen einer angemessenen Frist die nötigen Ver-

[1] Geschäftsberichte der Gesellschaften; Young Bd. IV, S. 117 ff; du Velay S. 623 ff.

besserungen vorgenommen hoben sollte, wobei dann die Regierung diese Verbesserung aus den Bahneinnahmen bezahlt und die Gesellschaft für einen etwa bleibenden Fehlbetrag aufzukommen hat.

Eine Übernahme der Bahnanlagen vor Ablauf der Konzession ist der Regierung von dem dreißigsten Jahre nach der Betriebseröffnung der Bahn an gestattet. In diesem Falle wird die Gesellschaft in der Art abgefunden, daß ihr bis Ablauf der Konzession jährlich die Hälfte der Durchschnittsroheinnahme der letzten fünf der Betriebsübernahme durch die Regierung vorhergehenden Jahre von der Regierung gezahlt werden. Diese Summe darf jedoch nicht weniger als 7500 fr für das Kilometer der betriebenen Strecke betragen. Dabei sind die Lokomotiven, Wagen usw. in der für den Übergang bei Konzessionsablauf vorgesehenen Weise nach Taxe zu übernehmen.

Die Bestimmung, daß die Anlagen der Bahn nach Ablauf der Konzession ohne Entschädigung der Gesellschaft an die türkische Regierung fallen, erklärt sich, wenn man berücksichtigt, daß die Regierung der Gesellschaft in der Form der Roheinnahmegarantie eine bedeutende Gegenleistung gewährt. Die Höhe dieser Garantie ist für die einzelnen Strecken des Netzes verschieden. Sie beträgt für die von der Regierung käuflich erworbene Linie Haidarpascha-Ismid 10 300 fr, für die von Ismid über Eskischehir nach Angora 15 000 fr für jedes Kilometer, und zwar in der Art, daß die Regierung den Betrag erlegt, um den die Kilometerroheinnahmen der betreffenden Strecken hinter den genannten Summen zurückbleiben.

Bei der Strecke Eskischehir—Konia ist die Art der Berechnung der Garantieleistung eine etwas andere. Die Regierung garantiert eine Roheinnahme von 13 832 fr für das Kilometer, hat sich dabei aber ausbedungen, daß sie nie mehr als 6 734,30 fr an Zuschuß zu zahlen habe. Diese Höchstsumme hat sie bis 1909 mit Ausnahme von 1905 immer bezahlt, da die Roheinnahmen in diesen Jahren unter 7 098 fr (= 13 832 fr — 6 374 fr) blieben. 1905 überschritten sie diese Summe, da eine sehr gute Ernte im Gebiet von Konia gewesen war, und seit 1910 haben sie sich ebenfalls immer über ihr gehalten.

Die Bedingungen, unter denen die Anatolische Eisenbahngesellschaft die Konzession für die Strecke Eskischehir—Konia erhalten hatte, waren also nicht so günstig, wie bei der anderen Strecke. Auch für die (dann aber nicht ausgeführte) Strecke Angora—Kaisarie war eine höhere Garantie versprochen worden, nämlich Lt. 775 oder 17592,5 fr. (1 Lt. gleich 22,7 fr.) Die Verlängerung der Linie von Eskischehir ins Innere von Kleinasien in der Richtung auf Kutahia war schon in der ersten Konzession von 1888 bis zu dieser handelskräftigen Stadt wenigstens

vorgesehen worden. Der Art. 32 dieser Konvention hatte nämlich der Gesellschaft gestattet, bis zum Jahre 1892 mit dem Bau von Zweiglinien nach Brussa und Kutahia zu beginnen, ohne aber für diese eine Garantie zu versprechen. Demgegenüber läßt sich in der wenn auch verhältnismäßig geringen Garantiegewährung für die ganze Linie von Eskischehir bis Konia ein gewisser Erfolg der Gesellschaft erblicken.

Von der Erlaubnis zum Bau der Linie nach Brussa hat die Gesellschaft keinen Gebrauch gemacht.

Außer den bis jetzt genannten Strecken nach Angora und Konia hat die Anatolische Eisenbahngesellschaft noch eine kleine Zweiglinie von 9,7 km Länge von der Station Arifie 40 km von Ismid nach Adabasar gebaut. Eine Konvention vom 10. Oktober 1898[1]) gab ihr die Ermächtigung hierzu, ohne aber eine Kilometergarantie zu gewähren. Der Verkehr auf dieser Verbindungsbahn ist von Anfang an ein starker gewesen, der Bahngesellschaft war auch die Rentabilität nicht zweifelhaft erschienen. Über diese Linie war schon in der Konzession von 1893 eine Abmachung insofern getroffen worden, als dort die Gesellschaft die Verpflichtung übernommen hatte, auf Aufforderung der Regierung nach vorhergegangener besonderer Vereinbarung von Arifie über Hendek und Üsküb nach Heraklea eine Linie zu bauen. Die Strecke Arifie-Adabasar kann als ein Teilstück dieser größeren Strecke angesehen werden. In neuster Zeit hat dieser ältere Plan eine Änderung erhalten: In einer Konvention vom 4. 17. Januar 1912, sanktioniert durch Irade vom 27. 9. Januar 1912, wurde zwischen der Regierung und der Gesellschaft der Bau einer Strecke von Adabasar bis zu einem Punkte 60 km von Bolu in einer Gesamtlänge von 220 km vereinbart. Diese Strecke, die schon in der Konzession von 1898 bis Bolu, 120 km von Arifie, vorgesehen worden war, sollte von Arifie an dieselbe Garantie wie die Linie Ismid—Angora, also 15000 fr. für jedes Kilometer, erhalten. Die Mittel für sie sind bereits aufgebracht worden — die Einzelheiten darüber siehe unten Seite 69, der Bau selbst ist aber auf Wunsch der türkischen Regierung wie schon oben erwähnt aufgeschoben worden.

Dem Umstande, daß die türkische Regierung eine gewisse Einnahme garantiert, ist auch dadurch Rechnung getragen worden, daß von den Roheinnahmen, die die garantierten Höchstbeträge von 10300, 15000 und 13832 fr. für das Kilometer übersteigen, 25 Prozent der Regierung zugute kommen sollen. Für die zu leistenden Garantiezahlungen hat die Regierung der Gesellschaft als Sicherheit die von der Dette Publique verwalteten Zehnteneinnahmen der von den Bahnen zum Teil durch-

---

[1]) Young Bd. IV. S. 153 ff.

zogenen Sandschaks Ismid, Ertogrul, Kutahia, Angora, Trapezunt und Gümüschhane verpfändet.

Der Bau der einzelnen Strecken war besonderen zu diesem Zweck gebildeten Baugesellschaften übertragen worden, und zwar der „Gesellschaft für den Bau kleinasiatischer Bahnen" in Frankfurt der Bau der Strecke von Ismid nach Angora, die diese bis zum Ende Dezember 1891 fertigstellte. Die Länge beträgt 485 km; den Bau der Strecke von Eskischehir nach Konia übernahm die „Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn Eskischehir—Konia (G. m. b. H.)" Frankfurt, die mit einem Kapital von 300 000 M. ausgestattet und der technischen Leitung von Philipp Holzmann in Frankfurt a. M. unterstellt wurde. Sie beendete ihre Aufgabe am 29. Juli 1896. Die Linie, die wegen Geländeschwierigkeiten den wichtigen Platz Kutahia nicht unmittelbar berührte, sondern durch eine Stichbahn von 10 km anschloß, hat eine Länge von 444,887 m. Während des Baues hatte die türkische Regierung 4 Prozent Bauzinsen für das aufgewandte Kapital, jedoch höchstens auf 150 000 fr für das km, gewährt.

Die Ausdehnung des Netzes der Anatolischen Eisenbahngesellschaft beträgt demnach:

| | |
|---|---|
| die Strecke Haidarpascha—Angora (die „Stammstrecke") | 577,6 km |
| „ „ Eskischehir Konia . . . . . . . . . . | 344,9 „ |
| „ „ Arifie—Adabasar . . . . . . . . . . | 8,7 „ |
| im ganzen | 1032,2 km |

Gleich zu Beginn ihrer Tätigkeit hatte die Anatolische Eisenbahngesellschaft für die käuflich erworbene Strecke Haidarpascha—Ismid erhebliche Aufwendungen machen müssen. Diese betrugen

| | |
|---|---|
| 1889 | 438 950 fr |
| 1890 | 493 887 fr |
| 1891 | 212 591 fr |
| 1892 | 405 207 fr, |

in den beiden folgenden Jahren 1893 und 1894 wurden dann die Schienen ausgewechselt.[1])

Während nun der Ausbau der Linien der Anatolischen Eisenbahnen bis auf die Strecke Adabasar—Bolu und darüber hinaus bis km 200, deren Bau wie erwähnt verschoben worden ist, vollendet ist, steht die Bagdadbahngesellschaft noch mitten in der Bautätigkeit.

Die erste Inhaberin der Bagdadbahn-Konzession, die Anatolische Eisenbahngesellschaft, hatte diese bestimmungsgemäß der am 13. April

[1]) Geschäftsberichte der betreffenden Jahre.

1903 gleich nach dem Erscheinen des die Konzession genehmigenden Firmans vom 21. März 1903 gegründeten Bagdadbahngesellschaft übertragen. An deren Aktienkapital von nom. 15 000 000 fr nahmen die türkische Regierung und die Anatolische Eisenbahngesellschaft mit je 10 Prozent teil, der Rest von 80 Prozent wurde von einer Finanzgruppe übernommen, der deutsche, französische, österreichische, schweizer, italienische und ottomanische Banken und Firmen angehörten. In der Zusammensetzung des Verwaltungsrates der Gesellschaft wurde die schon erwähnte Gleichberechtigung des deutschen und des französischen Kapitals nach Möglichkeit auch äußerlich zum Ausdruck gebracht.

Die Bestimmungen der Bagdadbahnkonzession (Konvention vom 5. März 1903)[1] sind unter Berücksichtigung der später erfolgten Änderungen folgende:

Die Hauptlinie soll von Konia möglichst über Eregli, Kardasch-Beli, Adana, Hamidie, Bagtsche (südlich von Mar'asch), Aleppo, Dscherablus am Euphrat, Harran, Resulein, Nisibis, Awniat, Mossul, Tekrit, Sadie nach Bagdad gehen. Die ursprünglich vorgesehene Verlängerung sollte von Bagdad über die schiitischen Wallfahrtsorte Kerbela und Nedschef nach Sobeir und Basra geführt werden. Von Sobeir war dann noch eine Linie „an einen Punkt des Persischen Golfes" vorgesehen.

Die unmittelbare Durchführung der Bahn nach Aleppo ist erst das Ergebnis späterer Verhandlungen (1908). Die Konzession beabsichtigte den Anschluß dieser Stadt durch eine Zweigbahn zu bewirken, die von Tell Habesch ausgehen sollte. Der Bau dieser Linie wurde auch der Bagdadbahn übertragen. Hierbei kam es zu einem erwähnenswerten Widerstreit mit den Interessen der französischen Société du chemin de fer Damas - Hamah et prolongement, die nach ihrer Konzession zuerst das Recht erhalten hatte, bis Biredschik am Euphrat eine Bahn zu bauen. Wegen der Einzelheiten ist auf den Abschnitt über die genannte Gesellschaft selbst zu verweisen.

Neben dem Bau dieser Hauptlinie hat die Bagdadbahn aber auch das Recht zum Bau einer großen Anzahl von Nebenlinien erhalten, von denen in der öffentlichen Erörterung wenig verlautet ist, da sie kein so großes politisches Interesse darbieten; ihre wirtschaftliche Bedeutung ist dafür aber, wenn auch nicht für sofort, so doch für die Zukunft nicht gering anzuschlagen.

So wird über die Strecken von der Hauptlinie nach Mar'asch, nach Aintab, nach Biredschik am Euphrat, nach Mardin, von

[1]) Text bei Young IV. S. 163 f.

Diala nach Salahie, nach Tuskumatli, von El Badsch nach Hit folgendes bestimmt:

Die Gesellschaft hat das ausschließliche Recht, sie zu bauen. Dies wird ihr nur dann entzogen, wenn sie nicht innerhalb eines Jahres, nachdem die Regierung den Wunsch danach geäußert hat, in ihren Bau einwilligt, oder dann, wenn sie zwar auf Wunsch der Regierung den Bau beginnt, aber nicht in der zwischen beiden vereinbarten Frist vollendet. In diesen Fällen kann dann die Regierung die Konzession anderen Unternehmern verleihen. Es steht ihr aber auch frei, zur Erlangung günstigerer Bedingungen mit Dritten über den Bau der Linien in Verhandlungen einzutreten, nur daß sie dann das erlangte Ergebnis der abgeschlossenen Verhandlungen der Gesellschaft mitzuteilen hat. Der Gesellschaft bleibt dann das Recht, in die vereinbarten Bedingungen einzutreten oder aber den Bau abzulehnen.

Während bei diesen Strecken der Bagdadbahngesellschaft zwar eine Vorzugsstellung eingeräumt, der Freiheit ihrer Entschließung aber kein Zwang angetan wird, wird ihr der Bau einer Zweiglinie ins Hochland nach Diarbekir und Charput unter den Bedingungen der Konzession zur Pflicht gemacht, d. h. es bleibt auch hier eine besondere Abmachung zwischen Regierung und Gesellschaft darüber nötig, in welcher Form die Regierung für die Kilometergarantie Sicherheit stellen wolle. Diese Abmachung der Konzession greift den alten Plan der mittleren Variante der Bagdadbahn z. T. wieder auf. Ob sie bald eine praktische Bedeutung erhalten wird, ist aber kaum anzunehmen.

Wichtig wird später einmal die Linie Sadie—Chanekin werden. Diese ist dazu bestimmt, den starken Handel Bagdads nach Persien zu vermitteln. Die Bagdadbahnkonzession sieht ihren Bau schon vor und die nötigen Vorstudien sind angeblich beendet[1]). Von dieser Linie war in den Zeitungen anläßlich der Potsdamer Zusammenkunft die Rede, sie wurde bei jener Besprechung der leitenden deutschen und russischen Staatsmänner der Gegenstand eines Abkommens vom 19. August 1911. Dies Abkommen beseitigt einen etwaigen Widerstand Rußlands gegen den Bau der Linie und sichert ihr zugleich den späteren Anschluß an ein zukünftiges persisches Eisenbahnnetz, indem die russische Regierung ihre Bereitwilligkeit erklärt, die Verbindung Chanekins mit Teheran herzustellen, und für den Fall, daß es den Bau dieser Verbindungsbahn nicht selbst unternehmen wolle oder könne, die Linie dem deutschen Kapital überläßt.

---

[1]) Zu vgl. Sabah v. 19. 7. 1912.

Erwähnenswert ist endlich noch das Recht der Bagdadbahngesellschaft, von einem noch unbestimmten Punkte der Hauptlinie nach Urfa eine Bahn zu bauen, deren Länge auf etwa 30 km in der Konzession angenommen wird. Urfa, das alte Edessa, ist jetzt als Sitz einer Teppichindustrie und durch seine deutsche Missionsniederlassung näher bekannt geworden.

Alle diese Nebenlinien der Hauptstrecke sind bis jetzt noch nicht der Verwirklichung nahe gekommen, da das Bedürfnis nach ihnen noch nicht so dringend geworden ist. Anders liegt es bei einer anderen Abmachung der Konzession von 1903. Die Bagdadbahn hatte das ausschließliche Recht erhalten, vorbehaltlich der Rechte der Société du chemin de fer Damas—Hamah et prolongement — vgl. darüber unten — von der Hauptlinie an das mittelländische Meer Zweiglinien zu bauen, die zwischen den Orten Mersina und Tripolis an der Küste enden dürften Als ein besonders geeigneter Punkt kam nun an der Küste der Hafenplatz Alexandrette in Betracht. Das Bedürfnis der Gesellschaft nach einem Zugang zur Küste konnte keinem Zweifel unterliegen, es war so stark, daß die Bagdadbahn selbst nach den Wünschen der Gesellschaft eher an der Küste bis Alexandrette und von dort vermittelst ein Tunnels durch den Beilan über den Amanus nach Aleppo geführt werden sollte als durch das Hinterland, wie die Militärbehörden es im Interesse der Sicherheit wünschten und durchsetzten. Der Ausweg ergab sich dann durch ein Zurückgehen auf die genannte Konzessionsbestimmung. Der Bau der Strecke allein würde aber nur eine halbe Maßregel geblieben sein, so lange nicht auch der Hafen von Alexandrette den Anforderungen eines modernen Verkehres angepaßt werden konnte. Dies ist jetzt der Bagdadbahngesellschaft oder genauer der deutschen Unternehmergruppe durch die Konzession ermöglicht, die die türkische Regierung am 21. März 1911 der Hafengesellschaft Haidarpascha, einer Tochtergesellschaft der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, gewährte. — Über diese Konzession siehe unten. — Gleichzeitig wurde der Bagdadbahngesellschaft auch formell die Konzession zum Bau der Verbindungsbahn nach Alexandrette ausdrücklich verliehen.

Die beiden letzten Konzessionen können als Entgelt dafür betrachtet werden, daß die Bagdadbahngesellschaft, wie schon oben in anderem Zusammenhange ausgeführt wurde, auf das Recht zum Bau der Schlußstrecke Bagdad-Golf verzichtet hatte.

Die besonders eigenartige Regelung der Garantiefrage bei der Bagdadbahn kann erst bei Besprechung der finanziellen Struktur der Gesellschaft dargestellt werden; dort werden auch die Bestimmungen über die Dauer der Konzession und über den vorzeitigen Übergang der Bahn an den Staat angeführt werden.

In der Baugeschichte der Bagdadbahn sind zwei Abschnitte zu unterscheiden: der erste, den Bau einer Strecke von 200 Kilometern von Konia bis nach Bulgurlu in der Nähe des Taurus umfassend, ist abgeschlossen, der zweite, den ganzen Rest der Strecke, rund 1 440 Kilometer, betreffend, ist es noch nicht.

Die Anforderungen an die Beschaffenheit des Baues der Strecke sind im Vergleich zu den an die Anatolische Eisenbahngesellschaft seiner Zeit gestellten gesteigert worden. Der Unterbau und der Oberbau soll für einen Schnellzugsverkehr von 75 km Geschwindigkeit die Stunde eingerichtet sein. In dieser Bestimmung tritt auch die Bedeutung hervor, die die Bagdadbahn als Verkehrsweg für die Personenbeförderung hat. Da nun die der Bagdadbahngesellschaft gehörenden Strecken nur einen Teil der „Bagdadbahn" ausmachen und der andere Teil durch die Linie Haidarpascha — Eskischehir — Konia der Anatolischen Eisenbahngesellschaft dargestellt wird, so muß auch bei diesen Strecken für die genügende Verstärkung des Baues gesorgt werden. Die Anatolische Eisenbahngesellschaft hat sich auch bereit erklärt, für diese Verstärkungsarbeiten eine Summe von 8 Millionen Franken aufzuwenden (die Arbeiten erstrecken sich auch auf die Linie Eskischehir — Angora). Dafür erhält sie für die dreißig auf den Beginn der Arbeiten folgenden Jahre eine jährliche Summe von 350 000 fr, die als Zins- und Tilgungsbeträge der 8 Millionen anzusehen sind. Eine gleiche Summe von 350 000 fr jährlich erhält die Gesellschaft für die Einrichtung des ja besondere Kosten verursachenden Schnellzugsverkehres. Die letzte Summe kann erst gefordert werden, wenn die Strecke bis Aleppo ausgebaut ist — was bald der Fall sein wird. — Über die Art, wie die Anatolische Eisenbahngesellschaft sich die nötigen Mittel zur Ausführung der Arbeiten verschafft hat, unterrichtet unten Seite 69.

Die erste Teilstrecke der Bagdadbahn von Konia bis Bulgurlu konnte am 25. Oktober 1904 abgenommen und dem Verkehr übergeben werden. Ihr Bau war gegen eine Pauschalsumme einer besonderen Baugesellschaft, der „Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn Konia — Eregli — Bulgurlu", übertragen worden, deren Kapital 3 Millionen *M.* betrug, von dem die Anatolische Eisenbahngesellschaft aus Zweckmäßigkeitsgründen 10 % gleich 300 000 *M.* übernahm. Auch der Bau der übrigen Strecken, also von Bulgurlu nach El Helif und von dort nach Bagdad wurde einer eigens gebildeten Gesellschaft, der „Gesellschaft für den Bau von Eisenbahnen in der Türkei", übergeben. Diese wurde am 1. Dezember 1909 zu Glarus in der Schweiz mit einem Kapital von 10 Millionen M. errichtet. Ihr Verwaltungsrat ist international zusammengesetzt. In ihm sitzen fünf Deutsche, vier Franzosen,

zwei Schweizer und ein Österreicher. Der Bau der Strecken ist mit Energie in Angriff genommen und auch während der Kriege nie ganz unterbrochen worden. Man begann ihn von verschiedenen Seiten aus: Von Bulgurlu nach dem Taurus zu, von Adana nach Osten und nach Westen, von Aleppo nach Norden in der Richtung zum Amanus und nach Nordosten in der Richtung auf den Euphrat zu nach Dscherablus am Euphrat und darüber hinaus und endlich seit Ende Juli 1912 von Bagdad aus nach Norden zu. Der schwierigste Teil der Arbeiten liegt in den Gebirgsgegenden, besonders im Taurus. Diese Gebirgsteile sind auch bis zum Euphrat die einzigen Streckenstücke, die augenblicklich[1]) noch nicht vollendet sind. Die zwischen ihnen liegenden Stücke sind schon im Laufe des Jahres 1912 dem Verkehr übergeben, nämlich einerseits eine Strecke von 38 km Länge von Bulgurlu bis Ulukischla am Fuße des Taurus, dann in der Kilikischen Ebene, im ganzen etwa 150 km von Dorak im Westen bis Odschak im Osten, und wieder jenseits des Amanus die Strecke Radschu—Aleppo und Aleppo—Dscherablus mit etwa 200 km Länge.

In der Linienführung in der Kilikischen Ebene ist gegenüber der ursprünglichen Absicht eine Vereinfachung eingetreten Zur Zeit des Abschlusses der Konzession von 1903 mußte berücksichtigt werden, daß die Mersina—Tarsus—Adana Eisenbahn — diese siehe unten — einen Teil der Ebene erschloß und Adana mit dem Meere verband. Man hatte deshalb vor, eine Strecke lang die Bagdadbahn in naher Entfernung von der Adanabahn mit ihr parallel nach Adana zu führen, da ein Anschluß an diese wirtschaftlich bedeutende Stadt nicht versäumt werden konnte. In der Zeit bis zum Beginn des Baues dieser Strecke war aber die Anatolische Eisenbahngesellschaft Eigentümerin der Mehrheit der Werte der Adanabahn geworden, — die Einzelheiten darüber unten Seite 78 ff., — und jetzt wurde eine Vereinbarung mit der Adanabahn möglich, auf die hin die Bagdadbahngesellschaft das Recht erhielt, den Bahnkörper der Adanalinie auf eine längere Strecke (von Jenidsche bis Adana) zu benutzen. Die nötige Verstärkung der Strecke nimmt die Bagdadbahngesellschaft vor. In der Bagdadbahnkonzession war mit Rücksicht auf die Mersina—Tarsus—Adana—Bahn auch der provisorische Bau einer Eisenbahnlinie nach Kastabul ans Mittelländische Meer zu dem ausdrücklichen Zweck vorgesehen, auf ihr das Baumaterial heranzubringen. Diese Anlage erübrigte sich mit der Einflußnahme der Anatolischen Eisenbahngesellschaft auf die andere Küstenstrecke natürlich auch.

---

[1]) Mitte 1913.

Auch an der Küstenstrecke, die Alexandrette mit der Bagdadbahn in Verbindung setzen soll, wird zur Zeit gearbeitet. Sie geht, ohne selbst in den Amanus einzutreten, von Alexandrette nach der Station Toprak Kal'e der Bagdadbahn. Diese liegt ungefähr 75 km von Alexandrette in den ersten Hügelreihen des Amanus. Von vielen Seiten war eine direkte Verbindung Alexandrettes mit Aleppo über den Amanus befürwortet worden, doch würde der Bau dieser Linie zu teuer geworden sein, da er besonders einen langen Tunnel durch den Beilan erfordert haben würde. Die Kostenberechnung spielt bei dieser Linie deshalb eine besondere Rolle, da die Bagdadbahngesellschaft für sie keinerlei Garantie erhält. Für den Verkehr wäre die unmittelbare Verbindung Aleppos mit Alexandrette natürlich vorteilhafter gewesen, da der nun in Bau begriffene Weg einen Umweg bedeutet. Aber auch so wird die Küstenbahn hauptsächlich dem über Aleppo aus Assyrien kommenden Verkehr zu dienen und ihn ans Meer zu leiten haben, die Frachten aus der Kilikischen Ebene werden zu einem beträchtlichen Teil der älteren Mersina-Adanastrecke verbleiben. Wie weit die Bagdadbahn in der Lage sein wird, auch aus dem Netz der Damaskus-Hamah-Gesellschaft Verkehr an sich zu ziehen, läßt sich jetzt noch nicht sagen. Dieser Verkehr wird bis jetzt über Homs ans Mittelmeer nach Tripolis geleitet. Die Entfernung von Aleppo nach Tripolis beträgt 319 km, wovon auf die Küstenbahn 102 km entfallen. Unter diesen Umständen wird diese Linie aber der Bagdadbahngesellschaft und der Strecke Alexandrette—Hauptlinie keine Konkurrenz machen können. Denn der nächste Weg zum Meer wird für das nördlich von Aleppo liegende Hinterland immer über Alexandrette gehen. Ich glaube aber übrigens kaum, daß es zu einem sehr heftigen Wettkampf zwischen den Gesellschaften kommen kann, weil die türkische Regierung vermittelnd eingreifen wird, da sie an einem gleichmäßigen Gedeihen beider durch ihre Verpflichtung zur Garantiezahlung interessiert ist. Erst wenn bei beiden Gesellschaften die Roheinnahmen die garantierte Höhe überschreiten, ist anzunehmen, daß die Regierung vielleicht die deutsche Gesellschaft bevorzugen würde, da sie bei dieser ein größeres zahlenmäßiges Interesse an den Überschüssen über die garantierte Höchstsumme hat.

Für die Heranschaffung der Bautransporte für die Strecke, die von Bagdad aus am Tigris nach Mossul zu gebaut wird, hat die Bagdadbahngesellschaft mit der englischen Firma Lynch Brothers ein besonderes Abkommen getroffen. Diese englische Firma besitzt, wenn auch nicht das ausschließliche Monopol, um das sie sich vergeblich bemüht hatte, so doch als einzige europäische Firma das Recht, mit einer bestimmten Anzahl von Schiffen auf dem Euphrat und Tigris

Schiffahrt zu treiben. Nun war die Bagdadbahngesellschaft in der Konzession verpflichtet, die nötigen Transporte auf eigenen Schiffen auf dem Tigris zu bewirken, sodaß sie nicht auf die dort konzessionierten Schiffahrtsunternehmungen, die staatliche Nahrije und die Firma Lynch, angewiesen war. Die Bagdadbahn hielt es aber für angebracht, die große Erfahrung der Firma Lynch in der Tigrisschiffahrt sich zu Nutze zu machen und trat deshalb mit ihr in Verhandlungen ein, die 1912 zum Abschluß kamen. Es wurde von der Bagdadbahngesellschaft und der englischen Firma eine besondere kleine Gesellschaft mit dem alleinigen Zweck der Übernahme der Bautransporte für die Bagdadbahn gegründet. Es ist möglich, daß sich diese kleine Gelegenheitsgesellschaft später nach Ausführung des Baues in ein größeres deutsch-englisch-türkisches Schiffahrtsunternehmen verwandelt, indem sich auch die Regierung an ihm beteiligt. Doch ist hierüber noch keinerlei Abmachung getroffen. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Brüssel.[1])

Unter den Nebenbestimmungen der Konzession hat ein Artikel, Artikel 20, bald nach der Erklärung der Konstitution in der Türkei einige Zeit lebhafte Bewegung erregt. In ihm ist bestimmt, daß der Gesellschaft das Recht zustehen solle, auf eine Entfernung von zwanzig km zu beiden Seiten der Eisenbahn Bergwerksunternehmungen zu betreiben. Von mancher Seite wurde diese Bestimmung so aufgefaßt, als ob damit der Gesellschaft ein ausschließliches Recht auf den Bergbau in der genannten Entfernung von der Strecke zustände. Dies ist aber nicht der Fall, seitdem das türkische Gesetz Schürffreiheit gewährt hat. Die Bestimmung hat jetzt keinerlei Bedeutung mehr, wie in der Kammer im Jahre 1909 erklärt und von der Gesellschaft nicht bestritten wurde.

Wichtig kann aber das Recht der Gesellschaft werden, die natürlichen Wasserkräfte der durchzogenen Gebiete, es sei an den wasserreichen Taurus und Amanus erinnert, zur Gewinnung von elektrischer Kraft für die Bedürfnisse der Bahn auszunutzen; von dem erzielten Reingewinn hat sie 50 Prozent an die Regierung abzuführen, bezw. auf die Garantiezahlungen gutzuschreiben. (Art. 25) Der Gesellschaft steht ferner das Recht zu, nach erteilter Genehmigung der Lokalbehörden an den Strecken Ziegeleien zu errichten und die dazu gebrauchten Maschinen und Gerätschaften zollfrei einzuführen.

Bezeichnend für das Bestreben der Türkei, sich von ausländischer Hülfe nach Möglichkeit zu befreien und die eigene Bevölkerung zu heben, ist die Bestimmung, daß fünf Jahre nach Eröffnung der ein-

---

[1]) Nach einer von Herrn Direktor Neeff von der Deutschen Bank, Berlin, liebenswürdigerweise erteilten Auskunft.

zelnen Strecken der Bahn die daran angestellten Beamten, mit Ausnahme der höheren, türkische Untertanen sein müssen. Hierdurch wird eine spätere Übernahme des Bahnbetriebes durch die Regierung wesentlich erleichert, da die Türkei dann nur für den etwaigen Ersatz des höheren Personals Vorkehrungen zu treffen haben würde. Selbstverständlich erscheint die ausdrückliche Bestimmung, daß die Regierung das Recht hat, die gesamte über das Telegraphennetz geleitete Korrespondenz prüfen zu lassen. Die Beschränkung des Bahntelegraphen auf den Dienstverkehr allein, der die Anatolische Eisenbahn unterworfen ist, besteht für die Bagdadbahn nicht.

Die Frage der Garantieleistung der Regierung für die beim Bau der Bagdadbahn aufgewendeten und die zum Betriebe nötigen Kapitalien ist in eigenartiger Weise geregelt. Es wird eine Trennung der Bau- und Betriebskapitalien vorgenommen. Die Baukapitalien stellt die Regierung der Gesellschaft in Form von Staatsanleihetiteln zur Verfügung, für deren Dienst sie besondere Sicherheiten gewährt und für die auch die zu bauende Strecke haftet, deren Versilberung sie jedoch der Gesellschaft überläßt. Auf Grund der Übergabe dieser Titel entsteht für die Gesellschaft dann die Verpflichtung, die Linie in der vorgesehenen Art und Länge zu bauen. Ob sie den gesamten aus dem Verkauf der Anleihe erzielten Erlös zum Bau gebraucht, ob sie mehr oder weniger gebraucht, ist ihre Sache. Das zum Betrieb selbst nötige Kapital dagegen muß sich die Gesellschaft selbst verschaffen und die Verzinsung dieser Gelder garantiert dann die Regierung durch Gewährung einer Kilometergarantie.

Auf diese Weise wurde der Bagdadbahngesellschaft das Aufbringen der Mittel zum Bau der ihr übertragenen Strecken sehr erleichtert, sie konnte sich des Staatskredits bedienen. Die Staatsanleihen konnten von ihr mit mehr Aussicht auf Erfolg begeben werden als einfache Schuldverschreibungen, für die sie allein haftete. Diese Erwägung war für die Regelung der Kapitalfrage bestimmend. Das geht auch daraus hervor, daß eine Zurückziehung der Anleihe in Aussicht genommen ist, sobald die Verkehrsentwickelung und die Finanzlage die Ausgabe von Privattiteln der Gesellschaft gestatten.

Tatsächlich wird die Bagdadbahngesellschaft durch diese Benutzung des Staatskredits zu einer Bau- und Betriebsgesellschaft. Rechtlich ist aber nur zum Zwecke der Unterstützung von der Regierung ein Darlehen gegeben worden, jene Anleihe. Dieses Darlehen erscheint dementsprechend unter den Passiven der Gesellschaft. Die mit Hilfe des Darlehns gebauten Strecken aber sind Eigentum der Gesellschaft und erscheinen als ihr Vermögen unter den Aktiven.

Die gleiche Operation der Übergabe von Anleihetiteln finden wir später bei den Linien Panderma—Soma und Hodeida—Sanaa.

Als Grundlage für die Berechnung[1]) der Garantie wurde bei der Bagdadbahn vorausgesetzt, daß eine jährliche Summe von 11 000 fr nötig sei, um das zum Bau je eines Kilometers der ganzen Strecke erforderliche Kapital zu verzinsen und innerhalb von 99 Jahren zu tilgen. Diese Quote wurde kapitalisiert und stellte sich dann für eine türkische vierprozentige Staatsanleihe mit einem Tilgungssatz von jährlich 0,087 538 Prozent auf nom. 269 110 fr. Die Summe von 269 110 fr erhielt also die Bagdadbahngesellschaft in Schuldverschreibungen der türkischen Regierung für jedes zu bauende Kilometer. Die Regierung hatte nur die Pflicht, die Verschreibungen mit vier Prozent zu verzinsen und in der vorgesehenen Weise zu tilgen, die Gesellschaft die Pflicht, die entsprechende Zahl Kilometer zu bauen.

Für die Betriebseinnahmen garantierte ferner die Regierung auf ein Kilometer eine Roheinnahme von 4500 fr. Auf diese Summe kann die Gesellschaft also stets rechnen. Jeder Ueberschuß der Roheinnahmen über diese Summe von 4500 fr hinaus fällt aber bis zum Betrage von 5500 fr — gleich einer Gesamteinnahme bis 10000 fr der Regierung allein zu, von dem 10000 fr für ein km noch überschießenden Teil der Roheinnahmen erhält die Regierung 60 Prozent und die Gesellschaft 40 Prozent.

Dieser letzte Teil der Garantieabmachungen muß auf den ersten Blick Staunen erwecken: Von der Steigerung der Einnahmen über 4500 fr hinaus erhält die Gesellschaft so lange nichts, als die Einnahmen die doch immerhin beträchtliche Steigerung auf über 10000 fr nicht erreicht haben. Ihre Stellung wird also bis zu dem Augenblick, wo die 10000 fr noch nicht erreicht sind, immer ungünstiger. Denn es handelt sich hier immer um Roheinnahmen, deren Steigerung auch eine Steigerung der Betriebsausgaben entspricht, die ja die Gesellschaft zu tragen hat. Bei einem Betriebskoefficienten von 45 Prozent würde bei 10000 fr Roheinnahme der Anteil der Gesellschaft gerade die Unkosten, 4500 fr, decken, und von dem Anteil, den die Gesellschaft etwa bei Ueberschreiten der 10000 fr-Grenze erhält, bleibt bei einem Koefficienten von nur 40 Prozent für die Gesellschaft als Reingewinn nichts übrig, da ihr nur 40 Prozent der Roheinnahme zufallen sollen.

Diese Einnahmenteile können nach der obigen Rechnung nicht für die Verzinsung der Betriebskapitale ausreichen, da sie bei einem Betriebskoefficienten von nur 40—42 Prozent kaum die Betriebsausgaben

---

[1]) Young Bd. IV S. 171/172

decken. Es liegt auf der Hand, daß die Bagdadbahngesellschaft diese Bedingungen der Konzession nicht angenommen haben würde, wenn sie nur auf den Anteil an den Roheinnahmen der Bahn für die Verzinsung ihres aufzuwendenden Kapitals gerechnet hätte: Der Ausgleich für diese geringen Anteile muß in der Berechnung der Baukosten der Bahn liegen. Diese sind offenbar höher veranschlagt, als sie sich für den Kilometerdurchschnitt der ganzen Strecke ergeben werden. Dies ist m. E. die einzige Antwort auf die Frage, weshalb sich die Gesellschaft auf jene Verteilung des Rohgewinnes eingelassen hat.

Die Bestätigung gibt folgendes: 1. Für den Bau der ersten Teilstrecke von Konia nach Bulgurlu (200 km) hatte die Bagdadbahngesellschaft türkische Anleihetitel im Nominalbetrage von 54 Millionen fr erhalten. Sie hat aber nicht den Erlös der ganzen Summe beim Bau der Strecke verbraucht, sondern eine bilanzmäßige Summe von 3696061 fr erspart. Diese Summe stellt ebenso wie die übrigen Stücke der Anleihe eine Schuld der türkischen Regierung dar, die diese zu verzinsen hat. Daß der Gesellschaft diese Ersparnis nicht unerwartet gekommen ist, folgt daraus, daß sie bei der Begebung der Anleihe gleich die Absicht äußerte, nom. 4 Millionen fr Verschreibungen nicht zu begeben, sondern als Anlage der Gesellschaft zurückzubehalten. Diese 4 Millionen fr sind in der oben erwähnten bilanzmäßig ausgewiesenen Ersparnis enthalten.

2. Die Gesellschaft hat es sich ferner von Anfang an angelegen sein lassen, eine starke Reserve zur Sicherung einer Dividendenzahlung von 5 Prozent zu schaffen. Diese Vorsorge ist an sich nichts Außergewöhnliches, man könnte vielleicht eher sagen, sie sei etwas Natürliches. Nur kommt hier in Betracht, daß diese Reserve eine verhältnismäßig bedeutende Höhe innerhalb der kurzen Zeit von acht Betriebsjahren erreicht hat. Sie bezifferte sich nämlich nach der Bilanz vom 31. Dezember 1910 auf 1 800 000 fr, während das eingezahlte Aktienkapital nur 7 500 000 fr gleich 50 Prozent des Nominalbetrages von 15 Millionen Frank betrug. Der Bestand der Reserve würde damals also zur Zahlung der bisherigen Dividende von 5 Prozent auf 7,5 Millionen für beinahe 5 Jahre schon ausgereicht haben[1]).

Die Bestimmungen, die den „Rückkauf" des Netzes vor Ablauf der Konzession und den Eigentumsübergang bei Ablauf der Konzession betreffen, zeigen zugleich den Gegenwert, den die türkische Regierung für die Gewährung der Staatsanleihe und der Garantie erhält. Aus ihnen

---

[1]) Die im Tabellenanhang folgende Übersicht der von der Bagdadbahngesellschaft erzielten Gewinne (Tafel III A) wird die obige Auffassung bestätigen.

ergibt sich auch für die Bagdadbahngesellschaft der tatsächliche Charakter einer Betriebsgesellschaft. Die Dauer der Konzession ist auf 99 Jahre begrenzt. Diese Frist beginnt für jede Teilstrecke mit dem Augenblick zu laufen, wo der Gesellschaft die Anleihetitel für die Strecke überreicht worden sind, also endet sie für das erste Stück im Jahre 2002, für das zweite, — Bulgurlu – El Helif —, 2007, für das dritte, — El Helif— Bagdad, — 2010.

Mit dem Ablauf der Konzession hat die Regierung die Lokomotiven, Wagen usw. wie bei der anatolischen Eisenbahngesellschaft zum Taxwerte käuflich mit zu übernehmen, die Bahnanlagen gehen ohne jede Entschädigung über, was ja auch erklärlich ist, da sie nicht mit dem Gelde der Gesellschaft gebaut worden sind.

Vor Ablauf der Konzession kann die Regierung die Bahnen gegen die jährliche Zahlung einer Summe, die dem halben Durchschnitt der Roheinnahmen der letzten fünf Jahre vor dem betreffenden Termine gleichkommt, übernehmen. Diese Summe ist bis zu Ablauf der Konzession zu bezahlen, sie darf aber nicht weniger als 12000 fr für das Kilometer betragen, (der 11000 fr erfordernde Dienst der Eisenbahnanleihe ist mit berücksichtigt). Wenn die Regierung von diesem Rechte Gebrauch macht, so hat sie auf einmal sämtliche noch im Umlauf befindlichen Anleihetitel, die sie der Gesellschaft zum Bau gewährt hatte, zurückzuerwerben. Damit vermindert sich die jährlich an den Konzessionär zu zahlende Summe natürlich um die Beträge, die sonst für die Verzinsung und Tilgung der Anleihe bestimmt waren, also für das Kilometer um 11000 fr, so daß die Bagdadbahngesellschaft ein Anrecht auf die Zahlung von mindestens 1000 fr (12000—11000 fr) für je 1 km des abgetretenen Netzes hat. Wie diese Zahlungen sichergestellt werden, ist noch durch eine besondere Vereinbarung zwischen Regierung und Gesellschaft zu bestimmen. Bei einer Länge der gesamten Strecke von 1640 km hätte also die Bagdadbahngesellschaft eine Jahressumme von mindestens 1640000 fr zu erwarten. Die Rückkaufsbedingungen sind also sehr günstig für sie. Es ist aber zu bedenken, daß sie ihr eigenes Kapital folgerichtig in der Zeit von 99 Jahren tilgen muß, da ihr nach Ablauf der Konzession nur der Taxwert ihres rollenden Materials bleibt. Es ist hier übrigens noch zu erwähnen, daß die Bagdadbahngesellschaft den Betrieb der Bahn nicht selbst in die Hand genommen, sondern vertraglich der Anatolischen Eisenbahngesellschaft überlassen hat. Durch diese Abmachung ist es ermöglicht, eine einheitliche Leitung des Betriebes für ein großes Netz zu gewinnen, durch die, abgesehen von der geringeren Höhe der reinen Verwaltungskosten, besonders auch eine wirtschaftlichere Ausnutzung des Betriebsmaterials erzielt werden kann. Daß eine

Schädigung der Interessen der Bagdadbahngesellschaft durch die Anatolische Eisenbahngesellschaft nicht befürchtet zu werden braucht, zeigt uns schon die Erwägung, daß die Anatolische Bahn einmal selbst ein Zehntel der Aktien der Bagdadbahn besitzt, während sich die übrigen in den Händen der Großaktionäre der Anatolischen Eisenbahn befinden. Es liegt also nur rechtlich eine Verschiedenheit vor, nicht aber wirtschaftlich.

Der Gedanke, der zur Übernahme der Betriebsführung der Bagdadbahn durch die Anatolische Eisenbahn bewog, war auch treibend bei den Abmachungen die zwischen der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der Mersina-Adanabahn getroffen wurden, auf die hin auch deren Linie von der Anatolischen betrieben wird. — Hierüber vergl. im einzelnen unten Seite 80. — Nach Vollendung der Bagdadbahn bis Bagdad und dem Bau der Strecke nach Alexandrette werden so ungefähr 2800 km zusammenhängender Linien unter einheitlicher Leitung stehen.

## Die Hafenanlagen im Gebiet der Anatolischen Eisenbahn und der Bagdadbahn.[1])

Für den Betrieb der Anatolischen Bahn hatte sich bald das Bedürfnis herausgestellt, sichere und schnelle Verlademöglichkeiten besonders für die umfangreichen Getreidetransporte zu haben, die von der Bahn befördert wurden. Zu dem Zweck wurden zwei Hafenanlagen geschaffen, eine in Derindsche und eine in Haidarpascha.

Derindsche liegt 8 km westlich von Ismid und 82 km östlich von Haidarpascha, der Endstation der Anatolischen Bahn, an der Küste. Das Gelände eignete sich dort besonders gut zur Heranführung der Geleise bis ans Ufer. Hier wurden zwei große Getreidespeicher von zusammen 12240 t Aufnahmefähigkeit durch die Firma Philipp Holzmann & Co. in Frankfurt a. M. errichtet, die im Februar 1897 fertig gestellt wurden.

Diese Anlagen reichten aber bei weitem nicht aus, sie vermochten nur einen Teil des Verkehrs zu befriedigen, eine Entlastung der Endstation Haidarpascha aber trat dadurch nicht ein. Bei dieser lagen die Verhältnisse besonders ungünstig. Es hatte sich bald gezeigt, daß die Anlagen, die von der Bahngesellschaft zugleich mit der Strecke Haidarpascha — Ismid übernommen worden waren, nur für diese kurze Strecke genügten. Es kam aber ferner vor, daß die Gesellschaft zeit-

[1]) Geschäftsberichte der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der Hafengesellschaft Haidarpascha

weise die Annahme von Gütern auf den Innenstationen verweigern mußte, da sich die Züge auf der Endstrecke nach Haidarpascha zu gehäuft hatten, sodaß sie manchmal auf 150 km landeinwärts die Bahnhöfe sperrten. Diese Aufsammlung der Wagen an der Küste lag an den schlechten Verlademöglichkeiten. Haidarpascha besaß keinen ordentlichen Hafen, infolgedessen war bei Nordwind die Wassertiefe nicht ausreichend, bei Südwind der Seegang zu stark.

Der Gesellschaft erwuchsen aus diesen Verhältnissen große Verluste, sie konnte ihr rollendes Material nicht genügend ausnutzen und mußte dazu oft Extrazüge einlegen, deren Kosten unverhältnismäßig hoch waren. Sie bemühte sich deshalb um die Erlaubnis zum Bau eines Hafens und der dazu gehörenden Nebenanlagen. Sie erhielt diese im Jahre 1899 unter dem 20./1. April, mit der Verpflichtung, den Hafen innerhalb drei Jahren fertig zu stellen, und dem Recht, die Konzession auf eine besondere Gesellschaft zu übertragen. Die Dauer der Konzession ist die gleiche wie bei der Anatolischen Eisenbahngesellschaft (2002). Nach ihrem Ablauf fallen die Anlagen unentgeltlich an die Regierung, nur die beweglichen Gegenstände sind nach Schätzungswert zu übernehmen. Vor dem Ablauf kann die Regierung schon vom 15. 2. 1923 ab gleichzeitig mit Übernahme der Strecken der Anatolischen Eisenbahngesellschaft die Anlagen übernehmen. Sie hat dann als Entgelt an die Gesellschaft bis zum Konzessionsablauf eine Annuität von 80% der Durchschnittsroheinnahmen der letzten fünf Jahre zu zahlen. Diese Annuität muß jedoch mindestens so hoch sein, daß sie zur Verzinsung und Tilgung der noch vorhandenen Gesellschaftswerte bis zum Ablauf der Konzession ausreicht. Während der Zeit, wo die Gesellschaft den Hafen betreibt, hat sie nur eine jährliche Abgabe von 1500 T. Pf. an die Regierung zu zahlen, die sämtlichen Einnahmen fallen ihr zu. Der Hafen wurde im Jahre 1902 fertig.

Am 31. 5. 1902 wurde dann die Anlage der hierfür gegründeten Hafengesellschaft Haidarpascha, Kopfstation der Anatolischen Eisenbahn, übergeben. Die Gründung dieser Gesellschaft war besonders deshalb erfolgt, weil es zweifelhaft sein konnte, ob die Erträge des Hafenbetriebes von Anfang an eine Verzinsung des angelegten Kapitals ermöglichen würden, und es deshalb angemessener erschien, die Gefahr hierfür der Anatolischen Bahngesellschaft als Ganzem abzunehmen. Es wurde deshalb eine besondere juristische Person geschaffen. Auf der anderen Seite war das Interesse der Anatolischen Bahngesellschaft an der Art der Leitung des Betriebes das allergrößte, es lag daher nahe, die Aktien der Gesellschaft nicht aus der Hand zu geben. Das Kapital wurde auf 8 Millionen fr in 500 fr Stücken festgesetzt; von diesem



wurden ursprünglich 60% eingezahlt, weitere 20% zum 30. 6. 1909 einberufen, und der Rest zum 31. 10. 1911. Daneben besteht ein Obligationenkapital von 8 000 000 fr, für deren Dienst die Anatolische Eisenbahngesellschaft die Garantie übernommen hat. In der Generalversammlung vom 5. 11. 11. wurde die Erhöhung des Aktienkapitals auf 12 Millionen und dann unter Änderung der Statuten auf 16 Millionen beschlossen. An Obligationen darf das $1\frac{1}{2}$fache des Aktienkapitals ausgegeben werden.

Diese starken Erhöhungen stehen mit der Erweiterung der Aufgaben in Zusammenhang, die der Gesellschaft zugefallen sind.

Die große Verkehrssteigerung auf der Anatolischen Eisenbahn hatte gezeigt, daß auch der moderne Hafen nicht mehr genügte. Die Klagen über ihn wurden sogar in der Kammer laut. Hier gab der Minister das Bedürfnis nach Erweiterung zu, nahm aber gleichzeitig die Gesellschaft in Schutz, die ihr Möglichstes getan habe, aber mit der großen Zunahme der Getreideproduktion nicht habe Schritt halten können. (Osm. Lloyd vom 12 11. 11.) — Über die Entwicklung des Verkehres auf der Anatolischen Eisenbahn vergl. unten Seite 73 —

Es handelt sich also für die Gesellschaft darum, die Erweiterung des Hafens durchzuführen. Hierzu kommt noch die Verpflichtung, die wir oben schon streiften, nämlich der Ausbau des Hafens nach Alexandrette.

Ein Bild von der Bedeutung dieses Platzes vermag uns die folgende Übersicht zu geben. Es betrug in Piastern der Wert der Ein- und Ausfuhr sowie des Transithandels im Bezirk der Zollinspektionen

| | | | |
|---|---|---|---|
| Konstant. Stadt . . | 858 034 466 | 138 914 232 | 842 585 94 |
| „ Umgebung | 93 696 539 | 197 821 817 | 6 907 |
| Smyrna . . . . | 370 074 349 | 539 872 217 | 228 685 |
| Salonifi . . . . | 434 536 608 | 246 974 099 | 2 244 170 |
| Alexandrette . . . | 152 902 510 | 110 244 124 | 797 631 |

(Calwer, Jahrb. der Weltwirtschaft, Seite 882), die Ein- und Ausfuhr Alexandrettes beträgt zusammen also mehr als ein Drittel der Gesamtsumme Salonikis. Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Hafen bis jetzt keinen Bahnanschluß hatte, also auf den Karawanenverkehr angewiesen war, der nach Kurdistan freilich nicht unbedeutend ist.

Die Pläne für den Hafen waren schon Mitte 1912 genehmigt, der Bau ist jetzt seit dem 10. Juni 1912 im Gange.

Nicht soweit sind andere Pläne gediehen, die sich mit dem Hafen von Mersina beschäftigen. Durch die Kontrolle, die die Anatolische Eisenbahngesellschaft über die Mersina—Tarsus—Adana-Bahn besitzt, ist ihr Interesse für diesen Platz ein besonders großes, auch der Bagdad-

bahn muß an einem guten Hafen dort gelegen sein. Es sei nur daran erinnert, daß ihre Konkurrenzfähigkeit nach dem Innern Kleinasiens gegenüber dem Verkehr über Schwarze-Meerhäfen durch günstige Verladebedingungen gestärkt wird. Unter diesen Umständen gewinnen die Gerüchte an Wahrscheinlichkeit, die davon sprechen, die Regierung habe mit der Hafengesellschaft Haidarpascha wegen des Baues eines Hafens in Mersina Verhandlungen angeknüpft (Osm. Lloyd vom 2. 5. 11.). Daß die Regierung den Bau eines Hafens dort in Aussicht genommen hat, geht auch aus einer Nachricht des Board of Trade Journal vom 7. Juli 1910 hervor, nach der französische Ingenieure die dortigen Verhältnisse untersucht hätten. Dieser Konsularbericht hält aber die Bauten dort für sehr schwierig und kostspielig, da an der offenen Reede nur ein Kunsthafen in Frage kommen könne.

Die Ergebnisse der Hafengesellschaft Haidarpascha sind sehr günstig gewesen, sie gestatteten von 1904—1906 eine Dividendenzahlung von 6 Prozent, seit 1907 eine solche von 7 Prozent. Über die Zahlenergebnisse im einzelnen gibt folgende Übersicht Auskunft. Es betrug in fr (nach den Geschäftsberichten)

| Jahr | Betr.-Überschuß | Saldo (Vorjahr) | Zinseinnahme | Obligationendienst | Reingewinn |
|---|---|---|---|---|---|
| 1906 | — | 68 725,49 | 82 123,86 | 258 086,70 | 626 810,22 |
| 1907 | 949 888,29 | 70 778,27 | 90 453,42 | 417 501,66 | 693 618,32 |
| 1908 | 861 517,50 | 83 266,42 | 31 351,92 | 412 287,21 | 563 848,63 |
| 1909 | 885 190,07 | 102 741,86 | 22 074,33 | 415 895,18 | 594 111,08 |
| 1910 | 1 280 924,32 | 168 202,58 | 14 311,74 | 411 957,73 | 1 051 480,91 |
| 1911 | 1 408 766,59 | 172 361,27 | 30 618,96 | 418 942,05 | 1 192 804,77 |

Die beiden letzten Jahre spiegeln deutlich die Folgen der reichen Ernten wieder, die sie brachten.

Die günstige Lage der Gesellschaft zeigt sich auch außer z. B. in dem reichen oben ausgewiesenen Vortrag in den angesammelten offenen Reserven. Diese beliefen sich Ende 1911 auf im ganzen 2 349 530,98 fr, nämlich:

| | |
|---|---|
| Statutarische R. . | 167 219,44 |
| Dividenden-V. R. . | 1 500 000,— |
| Erweiterungsbau-R. | 400 000,— |
| Vortrag . . . . | 282 311,54 |

Von den im Besitz der Anatolischen Eisenbahngesellschaft befindlichen 16 000 Stück Aktien der Hafengesellschaft wurden im Jahre 1907 6 000 Stück gleich nom. 3 000 000 fr an die Bank für orientalische Eisenbahnen in Zürich zum Kurse von 112 Prozent verkauft.

Welche Lösung die Frage eines Hafens am Persischen Golfe finden wird, steht noch nicht ganz fest. Die örtlichen Verhältnisse wurden schon

oben Seite 13 berührt. Hier wäre noch nachzutragen, daß vielleicht neben Kuweit noch ein anderer Punkt als Endhafen für die Bagdadbahn in Betracht kommen könnte, nämlich Chor Abdallah, westlich von der Mündung des Schatt el arab und östlich von der Insel Bubijan gelegen,[1]) dessen klimatische Verhältnisse jedoch nicht sehr günstig sein sollen.[2]) Die Hafenfrage bildet den Mittelpunkt der Verhandlungen die seit Anfang 1913 zwischen der türkischen Regierung und England geführt werden. Als ihr Ergebnis kann wohl folgendes festgestellt werden:

England bestimmt über die Benutzung des Hafens von Kuweit, von England hängt es auch ab, ob dieser Platz durch eine Bahn mit Basra, also der Bagdadbahn verbunden wird; England erhält von der Türkei den Auftrag, in Basra einen brauchbaren modernen Hafen zu erbauen, es führt die Aufsicht auf dem Schatt el arab.[3]) Wie sind diese Abmachungen vom deutschen Standpunkt aus zu beurteilen? In der deutschen Öffentlichkeit herrscht teilweise ein starker Pessimismus und eine gewisse Nervosität, als ob Deutschland übervorteilt werden sollte. Gestützt wird diese Ansicht auf die Voraussetzung, daß England das Schiffahrtsmonopol auf dem Tigris erhalten, also den Verkehr mit Bagdad, soweit der Wasserweg in Frage kommt, allein vermitteln werde. Es ist nun daran festzuhalten, daß der englischen Firma Lynch, die seit langen Jahren auf dem Tigris arbeitet, rechtlich ein Monopol bis jetzt nicht zusteht, wofür auch die neuere Nachricht spricht, daß England dasselbe anstrebe, Deutschland aber schon für alle Zeiten den Verzicht auf sie ausgesprochen habe. Durch diese Abmachungen sei es in das Belieben Englands gestellt, die Bagdadbahn nach Süden zu wirtschaftlich zu sperren. England brauche nur den Hafen von Basra nicht auszubauen und könne dann bewirken, daß alle Transporte von Bagdad an schon sich der englischen Schiffe bedienen müßten, da es ihnen in Basra ja an der Verlademöglichkeit fehlen werde, und ebenso werde es mit den einzuführenden Gütern gehen. Und wenn England auch den Hafenbau durchführen werde, so sei doch zu erwarten, daß es, um dieselbe Wirkung zu erzielen, die Hafengebühren sehr hoch schrauben werde. Diese Befürchtungen sind gewiß übertrieben. Es kommt zunächst auf die noch unbekannten Einzelheiten des Vertrages an, und gewiß hat Deutschland den Anspruch, bei solcher Abmachung gehört zu werden. Aber auch abgesehen davon gehen

---

[1]) Zu vergl. Dr. M. Wiedemann in der Deutschen Orientkorrespondenz vom 17. März 1914.

[2]) England bemüht sich angeblich bereits, diesen Platz als in das Gebiet des Scheichs von Kuweit fallend hinzustellen, um ihn so der Bestimmung der türkischen Regierung zu entziehen.

[3]) Grey im Unterhaus am 29. Mai 1913.

die Befürchtungen zu weit. Wenn die Engländer den Ausbau unterlassen sollten, so würde nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen damit die türkische Regierung freie Hand erhalten, auf andere Art für die Herstellung des Hafens zu sorgen, sei es, daß sie sie selbst in die Hand nimmt, sei es, daß sie einer anderen Nation die Hafenbaukonzession überträgt. Wenn der Hafen aber entsprechend den angeblichen Abmachungen von den Engländern gebaut werden sollte, so werden sie sich als kluge Geschäftsleute bei der Bestimmung der Benutzungsgebühren — soweit man deren Festsetzung in ihr Belieben stellen sollte — nur von geschäftlichen Erwägungen leiten lassen, nicht aber aus einfacher Eifersucht gegen die Deutschen und um der englischen Schiffahrtsgesellschaft einen größeren Vorteil zu verschaffen, auf die ausreichende Verzinsung ihres Anlagekapitals verzichten. Darum kann auch als sicher angenommen werden, daß es nicht beim Bau des Hafens in Basra sein Bewenden haben würde, sondern daß die Engländer alles daran setzen würden, den Verkehr im Hafen auch zu heben. Dazu wäre in erster Linie wohl die Beseitigung der Barre im Schatt el arab nötig, die jetzt den Seeschiffen über etwa 3000 t Fassungsvermögen das Herankommen an Basra unmöglich macht. Daß diese Vertiefung des Fahrwassers durchführbar sein wird, braucht bei der Leistungsfähigkeit der modernen Bagger wohl nicht bezweifelt werden.

Und wenn wirklich ein englisches Schiffahrtsmonopol auf dem Tigris eingeführt werden sollte — was allein schon wegen des starken Widerstandes, den solche Bemühungen immer in der türkischen Öffentlichkeit gefunden haben, sehr zweifelhaft ist, — so ist damit der Verkehr mit dem Hafen von Basra noch nicht für andere Schiffe gesperrt; denn Basra liegt bereits am Schatt el arab.

Ein ganz besonders wichtiger Punkt ist bis jetzt in der Besprechung der Hafenfrage m. W. noch nie erwähnt worden, nämlich der Einfluß, den die Durchführung von Bewässerungsanlagen im Stromgebiet des Tigris auf den Wasserstand dieses Flußes ausüben wird. Es ist zu beachten, daß nach Ansicht von Willcocks die alten jetzt noch teilweise erhaltenen Bewässerungsanlagen imstande waren, den ganzen Strom in sich aufzunehmen, und daß sie auch tatsächlich seinen ganzen Inhalt so weit wie möglich absorbierten. Es ist allein zu berücksichtigen, daß noch jetzt große Überreste von alten Stauwehren im Strom vorhanden sind. Dies deutet darauf hin, daß die Beanspruchung des Tigris für die Bewässerungserfordernisse eine starke war, und es ist nicht anzunehmen, daß es bei einer Neuanlage in heutiger Zeit anders sein werde, zumal da man Zweifel hegt, ob die Wassermenge im Tigris wegen der starken Entwaldung der Gebirge in den regenarmen Zeiten überhaupt noch eine so große ist wie früher. Bei einer Erneuerung der Be-

wässerungsanlagen, die zweifellos nicht auf sich warten lassen wird, ist also in absehbarer Zeit damit zu rechnen, daß die Tigrisschiffahrt gänzlich an Bedeutung verlieren wird, sodaß sämtliche Transporte der Eisenbahn zufallen werden.

## Die Bewässerung der Ebene von Konia.[1]

Oben wurde schon erwähnt, daß in der Umgebung von Konia weite Landstriche aus Mangel an Bodenfeuchtigkeit nicht bebaut werden können, obwohl es ihnen nicht an Fruchtbarkeit fehlt. Hier den Anbau zu heben, mußte im Interesse der beiden deutschen Bahngesellschaften liegen, deren von Konia ausgehenden Strecken an einem erheblichen Mangel an Frachten litten. In Betracht kamen hauptsächlich die Striche südöstlich von Konia, die an die erste Strecke der Bagdadbahn nach Bulgurlu angrenzen. Der nach einer Bebauung dieser Gebiete zu erwartende gesteigerte Verkehr, der über die Linie Konia-Eskischehir ans Meer gehen würde, mußte auch der Anatolischen Eisenbahngesellschaft deshalb ganz besonders erwünscht sein, da die für diese Strecke gewährte Garantiezahlung höchstens 6734,30 fr. für das km betrug. Für den türkischen Staat andererseits bestand ein großer Anreiz zur Hebung gerade dieser Gegenden, weil dort umfangreiche Staatsländereien vorhanden waren.

Nach jahrelangen Vorstudien und Vorverhandlungen kam es am 10./23. November 1907 zu einem Vertrage zwischen der Regierung und der Anatolischen Eisenbahngesellschaft. Diese verpflichtete sich, die nötigen Arbeiten für Rechnung der Regierung auszuführen und das Baukapital zu beschaffen. Dieses war auf 19,5 Millionen fr veranschlagt und sollte der Anatolischen Bahngesellschaft mit jährlich fünf vom Hundert verzinst und innerhalb 35 Jahren allmählich zurückgezahlt werden. Sichergestellt wurde dies Darlehen durch gewisse Zehntenüberschüsse und Ertragssteigerungen der bewässerten Gebiete. Die Anlagen sollten in 6 Jahren — 1913 — fertiggestellt werden. Zur Ausführung des Vertrages gründete die Anatolische Eisenbahngesellschaft in Verbindung mit der Firma Philipp Holzmann & Co., G. m. b. H., Frankfurt, eine Baugesellschaft „Gesellschaft für die Bewässerung der Konia-Ebene", an der sie eine Beteiligung von nom. 200000 M. nahm, die mit 25 Prozent eingezahlt wurden.

---

[1]) Geschäftsberichte der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, der Bagdadbahngesellschaft.

Die Baugesellschaft hat die Bauten rechtzeitig hergestellt, denn in diesem Frühjahr 1913 sind die Anlagen in Betrieb gesetzt und von der türkischen Regierung provisorisch abgenommen worden. Sie können ein Gebiet von rund 50 000 ha bewässern. Um dies zu erreichen, war es nötig, den Ausfluß des etwa 80 km südwestlich von Konia 122 m höher liegenden Bejschehir-Sees und den Lauf der Flüsse Bejschehir und Tscharschamba in einer Länge von etwa 175 km zu regulieren. Die nötige Wassermenge liefert der genannte See, der ein Fassungsvermögen von 3 Milliarden cbm hat (Nachr. f. H. u. J. 1907, Nr. 94).

Man rechnet auf einen Getreidefrachtzuwachs von 20 000 Wagen, wenn die ganze Fläche in Kultur genommen ist. Wie lange dies noch dauern wird, läßt sich nicht sagen. Es verlautet, daß die Regierung die infolge des Balkankrieges aus Europa eingetroffenen Flüchtlinge vorzugsweise hier ansetzen werde. Der Nutzen, den die Regierung aus der Wertsteigerung des Landes ziehen wird, ist nicht zu schätzen. Den Betrieb der Bewässerungsanlagen hat die Anatolische Eisenbahngesellschaft für die Regierung übernommen.

## Der finanzielle Bau der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der Bagdadbahngesellschaft[1]).

Es liegt auf der Hand, daß in den Geldverhältnissen der beiden großen Gesellschaften ein tiefgreifender Unterschied vorhanden ist. Die Bagdadbahngesellschaft hat sich zur Beschaffung der Baumittel des Kredites des türkischen Staates bedienen können, die Anatolische Eisenbahngesellschaft gab eigne Schuldverschreibungen heraus. Die Bagdadbahn brachte sämtliche Mittel durch die ihr zugewiesenen Staatsanleihetitel auf und begnügte sich mit einem geringen eigenen Aktienkapital — ihrem wahren Charakter als Betriebsgesellschaft entsprechend — die Anatolische Eisenbahngesellschaft konnte auf ein bedeutendes Aktienkapital nicht verzichten, da es gefährlich gewesen sein würde, nur mit geliehenem Gelde zu arbeiten, gefährlich für den Ruf der die Obligationen etwa emittierenden Bank und gefährlich für das Publikum. Denn es wäre sonst das Risiko des Unternehmens zum größten Teil von den Inhabern der Obligationen getragen worden, während der Aktionär nur einen geringen Teil der aufzuwendenden Werte in das Unternehmen steckte, dafür aber die volle Gewinnmöglichkeit erhielt. Trotz der Garantie der Re-

[1]) Die Geschäftsberichte; Jahrbuch der Berliner Börse für 1912/13. The Stock Exchange Yearbook for 1913.

gierung war es doch nicht ausgeschlossen, daß die Einnahmen zur Zinszahlung auf ein unverhältnismäßig großes Obligationenkapital einmal nicht ausreichten, es sei nur die Möglichkeit gedacht, daß die Regierungsgarantie nicht rechtzeitig erlegt wurde.

Das Aktienkapital der Anatolischen Eisenbahngesellschaft beläuft sich auf nom. 135 Millionen Franken in Stücken zu 500 fr. Diese verteilen sich auf vier Serien wie folgt:

Serie I 45 000 000 fr
Serie II 15 000 000 fr
Serie III 7 500 000 fr und
Serie IV 67 500 000 fr

Von diesen sind die drei ersten Serien bis auf einen Teil von 10 000 Aktien, der voll gezahlt worden ist, mit 60 Prozent eingezahlt. Die vierte Serie ist nur mit 25 Prozent eingezahlt. Sie wurde im Jahre 1907 geschaffen und zu pari an die Deutsche Bank begeben, die sich verpflichtete, bei einem etwaigen Verkauf bis zum 10. 1. 1918 den von ihr etwa erzielten Gewinn abzüglich einer Kommission von 2,5 Prozent an die Anatolische Eisenbahngesellschaft abzuführen. Das auf diese vierte Serie eingezahlte Kapital diente hauptsächlich zur Beschaffung der Mittel für die Koniabewässerung. Die Deutsche Bank hat von den 135 000 Stücken dieser Serie Anfang 1908 an die ihr nahestehende Bank für orientalische Eisenbahnen in Zürich 127 000 Stück gleich nom. 67 500 000 fr verkauft. Diese Aktien sollen noch nicht in den freien Verkehr gebracht werden, sondern es ist beabsichtigt, sie in der Hand zu behalten, um die Mehrheit der Aktien für die Deutsche Gruppe auf alle Fälle sicherzustellen.

Von den Aktien sind die beiden ersten Serien zum Verkehr an der Börse in Berlin und Frankfurt zugelassen. Die Zulassung ist erst im Jahre 1900 beantragt worden, nachdem sich das Unternehmen in der Praxis hatte bewähren können.

Die Aktien werden in bestimmter Zahl alljährlich getilgt. Das Tilgungserfordernis erklärt sich daraus, daß nach Ablauf der Konzession im Jahre 2002 die Hauptvermögensbestandteile der Gesellschaft, nämlich das Bahnnetz, ohne Entschädigung in das Eigentum der Regierung übergehen. Für jede getilgte Aktie wird ein Genußschein ausgefertigt. Dieser nimmt an dem 5 Prozent übersteigenden Teil der Dividende teil. Bis Ende 1912 waren durch Verlosung nom. 918 000 fr getilgt. Die Gesamtsumme der auf die Aktien gemachten Einzahlungen stellt sich auf 61 375 000 fr; von ihr sind an Tilgungsbeträgen abzuziehen 571 800 fr.

Das Obligationenkapital der Anatolischen Eisenbahngesellschaft zerfällt in drei Serien. Der Nominalbetrag der beiden ersten ist

je 80 000 000 fr. Ihr Erlös diente zum Bau der Strecken Ismid—Angora (Serie I) und Eskischehir—Konia (Serie II). Die erste Serie wurde im Jahre 1890 von einem internationalen Konsortium in Deutschland, Frankreich, England und anderen Ländern begeben, davon ein Teil von £ 1 000 000 in London.[1])

Die zweite Serie kam 1893 in gleicher Weise an den Markt.

Der Zinsfuß dieser Obligationen betrug ursprünglich 5 Prozent, er wurde seit dem 1. Oktober 1910 auf 4 ½ Prozent herabgesetzt, indem den Inhabern, die hiermit einverstanden waren, eine Barprämie von 1 Prozent gewährt, den anderen Inhabern gekündigt wurde. Bis auf 3 136 000 fr wurden die Obligationen von ihren Inhabern zur Konvertierungsabstempelung eingereicht, der Rest wurde gekündigt.

Die Obligationen werden bis zum Jahre 1984 planmäßig getilgt werden. Der getilgte Betrag belief sich Ende 1911 auf 2 150 160 *M*.

Im Jahre 1912 ist noch eine dritte Serie 4½ prozentiger Obligationen im Betrage von 60 000 000 fr ausgegeben worden. Ihr Erlös sollte zum Bau der beabsichtigten Linie von Adabasar über Bolu hinaus, zum Bau eines zweites Gleises auf der Vorortstrecke Haidarpascha—Pendik (25 km) (siehe unten S. 73.) und zur Einrichtung der Linie für den Bagdadexpreß dienen. Von ihr wurden am 12. März 1912 50 000 000 fr zu 96,50 Prozent an der Berliner Börse aufgelegt. Zu ihrer Sicherheit ist in erster Linie die Garantie von 15 000 fr für das km der Neubaustrecke Arifie—Bolu verpfändet worden, die von der Regierung durch die Zolleinnahmen von Konstantinopel sichergestellt sind (bis zum Betrage von 140 000 Ltq, denen 550 000 Ltq für den Dienst der Zollanleihe von 1911 vorgehen, während die Gesamtzölle von Konstantinopel 1910/11 1 011 000 Ltq ausmachten). Die Regierungsgarantie wird aber natürlich an sich erst mit Beginn des Betriebes auf der Strecke fällig; da deren Bau auf Wunsch der Regierung aber aufgeschoben ist, so wird die Gesellschaft für eine nutzbringende Verwendung der aufgenommenen Gelder auf andere Weise zu sorgen haben. Zu ihrer Verzinsung und Tilgung sind jährlich 2 780 000 fr nötig.

Auf das Aktienkapital der Bagdadbahngesellschaft wurden die noch nicht eingezahlten restlichen 50 % des Nominalbetrages der Aktien zum 1. August 1911 einberufen. Diese Einberufung geschah, um für den Bau der Linie Toprakkale—Alexandrette, die ja keine Garantie in Form der Übergabe von Anleihetitel besitzt, die nötigen Mittel zu beschaffen.

---

[1]) The Stock Exchange Yearbook for 1913, S. 256.

Die Bagdadbahngesellschaft hat gemäß der Bagdadbahnkonzession und den einzelnen Finanzverträgen von 1903, 1908 und 1911 bis jetzt drei Serien der sogenannten Bagdadbahnanleihe von der türkischen Regierung erhalten. Der Betrag der einzelnen Serie richtete sich nach der Zahl der für jedes der Teilstücke angenommenen Kilometer Baustrecke (200, 840, 600) und beläuft sich dementsprechend für die

Serie I auf 54 000 000 fr
Serie II „ 108 000 000 fr und
Serie III „ 119 000 000 fr

Die Nutzbarmachung dieser Schuldverschreibungen erfolgte für die Gesellschaft durch Abschluß von Übernahmeverträgen mit einem internationalen Konsortium, das unter der Leitung der Deutschen Bank stand und dem außer deutschen auch österreichische, schweizerische, französische, italienische, belgische und türkische Banken angehörten; unter ihnen sei die Banque Ottomane, der Wiener Bankverein, die Schweizerische Kreditanstalt genannt. Von den Serien sind die erste und zweite und dritte zum Handel an der Berliner Börse zugelassen.[1]) Von der ersten Serie wurden am 14. 10. 1904 50 000 000 fr zum Kurse von 86,40 Prozent begeben und von der zweiten am 25. 6. 1910 der gesamte Betrag mit 108 000 000 fr zum Kurse von 86,50 Prozent. Diese Beträge wurden voll gezeichnet. Eine Tilgung der beiden Serien ist mit einer Quote von 0,087 538 Prozent der Gesamtsumme jährlich vorgesehen, die daraufhin bis zum Ende 1911 getilgten Beträge beliefen sich für Serie I auf 500 500 fr für Serie II auf 295 000 fr.

Die Sicherheit für die Anleihen ist folgende: Außer dem Bahnkörper der betreffenden Teilstrecken und dem Gewinnanteil der Regierung an den Betriebseinnahmen sind gewisse Steuereinnahmen, die von der Administration de la Dette Publique verwaltet werden, verpfändet. Nämlich für die erste Serie Teile der Zehnteneinnahmen der Kasas von Tscheschme (Aidin), Jerusalem, Trapezunt, Smyrna (die drei letzten seit 1907 statt Hille), Mossul, Mardin und der Sandschaks Urfa und Aleppo mit zusammen 106 000 T. Pf. Bei einem Kurse von fr 22,75 = Ltq 1 würde dies einer Summe von 2 411 500 fr gleichkommen, während der Dienst der ersten Serie 2 207 270,52 fr erfordert. Für die zweite Serie, die jährlich 4 414 541,04 fr beansprucht, sind jährlich Ltq 200 000 aus den Überschüssen der anciens revenus, die der Dette Publique unterstehen, bereitgestellt. Außer ihnen noch die Hammelsteuerbeträge der Provinzen Konia, Adana und Aleppo. Laut Prospekt vom Juni 1910

[1]) Die Zulassung der Anleihe an der Pariser Börse wurde von der französischen Regierung verboten.

betrug deren Durchschnitt im ganzen in der letzten Zeit jährlich Ltq 295 000. Damit ist der Bedarf für diese Serie mehr als doppelt gedeckt.

Für die noch nicht begebene dritte Serie und die noch folgenden — deren Betrag sich auf etwa 160 000 000 fr belaufen wird (600 mal 269 110) — hat die Bagdadbahngesellschaft in dem letzten Vertrag von 1911 auf eine besondere Sicherstellung durch neue Pfänder verzichtet und die bisher gewährten Sicherheiten für ausreichend erachtet. Es hatte ursprünglich die Absicht bestanden, eine weitere Erhöhung der Wertzölle in der Türkei um vier Prozent von den Mächten zu erwirken und die daraus erzielten Mehrerträge für die weiteren Serien zu verwenden. Eine Zustimmung der Mächte zu dieser Erhöhung konnte aber nicht erlangt werden, da England und in seinem Gefolge auch Frankreich den Widerstand gegen die Bagdadbahn noch nicht aufgegeben hatten. Zu jenen bisher gewährten Sicherheiten sind auch die Zehnten zu rechnen, deren Ergebnisse für die der Anatolischen Eisenbahngesellschaft gewährten Kilometergarantie verpfändet sind, die aber in Zukunft, wie die weitere Darstellung zeigen kann, für diesen Zweck in nur geringem Umfange noch nötig sind, da die Betriebsergebnisse auf der genannten Bahn in letzter Zeit sich günstig entwickelt haben.

Die Entwicklung der Kurse der Werte der beiden Gesellschaften ergibt sich aus der Tafel I. (s. Anlagen).

## Die Betriebsergebnisse der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der Bagdadbahngesellschaft.

Die Finanzlage der Gesellschaften ist immer eine günstige gewesen. Ihre Leitung — es sind dieselben Personen — hat Wert darauf gelegt, die erzielten Gewinne immer zu einer inneren Stärkung der Unternehmen mit heranzuziehen. Die Regierungsgarantie mußte aber in den meisten Jahren in Anspruch genommen werden. Bei den beiden Strecken der Anatolischen Eisenbahngesellschaft haben aber die Roheinnahmen im letzten Jahre 1912 die garantierte Höchstsumme sogar überschritten, so daß der Regierung ein Einnahmeanteil von rund einer Million fr zufiel.

Die Zusammenstellungen der Gewinn- und Verlustrechnungen — Tafel II A und B, Tafel II A und B — geben bei beiden Unternehmungen zu folgenden Bemerkungen Anlaß: Der Reingewinn erscheint bei der Anatolischen Eisenbahngesellschaft als verhältnismäßig stetig (Spalte 9), der Betriebsgewinn schwankt stark und mit ihm die Höhe der von der Regierung gezahlten Garantie (Spalte 4 u. 5). Bemerkenswert ist anderer-

seits das Emporsteigen der Zinseinnahmen und der Einnahmen aus den Beteiligungen (Spalte 2 u. 3) in den Jahren 1906 und folgenden. Es scheint beinahe, als ob in den anderen Jahren ein großer Teil der Einnahmen aus jenen Posten nicht mit in der Gewinn- und Verlustrechnung verbucht, sondern zu Reservestellungen benutzt worden wäre. Genaueres und mehr als eine Vermutung läßt sich hierüber natürlich nicht sagen. Aber es ist kein Grund ersichtlich, wie die Beteiligungen 1911 nicht einmal die Hälfte des Ergebnisses für 1907 erbracht haben sollten, selbst wenn man berücksichtigt, daß inzwischen nom. 3 000 000 fr Aktien der Hafengesellschaft Haidarpascha an die Bank für orientalische Eisenbahnen in Zürich verkauft worden sind. Zu bedenken ist auch, daß diese Einnahmesteigerung gerade in den Jahren schlechter Betriebsergebnisse in die Erscheinung getreten ist.

Die schlechten Betriebsgewinne 1908 und 1909 zeigen ihre Wirkung besonders auch in der Reserveansammlung. 1908 und 1909 beschränkt sich die Gesellschaft auf die Dotierung der statutenmäßige Reserve mit 5 Prozent des Reingewinnes, sie muß 1908 der Spezialreserve sogar 500 000 fr entnehmen, um die 6 prozentige Dividende weiterzahlen zu können. Auf das günstige Jahr 1910 hin steigt die Kursreserve um rund 170 000 fr und der Vortrag um rund 90 000 fr. Und 1911 wird beschlossen, dem Erneuerungsfonds eine Summe von 500000 fr hinzuzufügen (zugleich können die Zinserträge um beinahe die gleiche Summe fallen, während die Beteiligungsgewinne nur um etwa 115 000 fr steigen.) Im ganzen betrachtet, ist die Reservenbildung eine sehr kräftige gewesen; unter Annahme einer unveränderten Kursreserve beläuft sich ihre Gesamtsumme am 1. Januar 1912 auf etwa 17 Millionen fr, d. h. auf mehr als ein Drittel des eingezahlten Aktienkapitals (60 803 200 fr). Dabei sind die Beteiligungen natürlich noch nicht mitgerechnet.

Während bei der Anatolischen Eisenbahngesellschaft bei der Reservenbildung die Hauptbetonung auf die Ausstattung des Erneuerungsfonds gelegt wird, bietet sich bei der Bagdadbahngesellschaft ein anderes Bild. Die Gewinn- und Verlustrechnungen zeigen klar die Richtigkeit des schon oben ausgesprochenen Gedankens: die Bagdadbahngesellschaft muß die Verzinsung ihres Kapitals nicht nur durch die Betriebseinnahmen sicherstellen. Diese, d. h. die ihr gemäß dem mit der Anatolischen Eisenbahngesellschaft geschlossenen Betriebsvertrage zustehende Summe, sind im letzten Berichtsjahre 1911 so gering, daß sie nicht einmal für die Deckung der Verwaltungskosten genügen. Die Zinsen und der Vortrag geben den Reingewinn. — Es ist anzunehmen, daß die Bedeutung des Betriebsgewinnes größer wird, sobald die Strecke Alexandrette—Toprakkale in Betrieb gesetzt ist. — Da die Gesellschaft jetzt

diese Strecke aus eigenen Mitteln für eigene Rechnung baut, so ist wohl eine noch weitere Abnahme des Zinsertrages vorauszusehen, es sei denn, daß die Einzahlung der letzten 50 Prozent des Aktienkapitals gleich 7,5 Millionen fr ausreicht, um die Baukosten der ganzen 75 km langen Strecke zu bestreiten. Auf jeden Fall erweist sich jetzt die Ansammlung der starken Dividendenreserve (1920000 fr am 31. 12. 1911) als berechtigt.

Die vorsichtige Bilanzierung hat bei beiden Gesellschaften die Verteilung einer ziemlich stetigen Dividende ermöglicht. Diese betrug bei der Anatolischen Eisenbahngesellschaft alle Jahre 5 Prozent mit Ausnahme von 1891, 1892, 1899 (4,5 Prozent) und 1905—1908 (6 Prozent); in den Jahren 1905—1908 erhielten auch die Inhaber der Genußscheine 1 Prozent. Auch die Bagdadbahngesellschaft hat mit Ausnahme von 1905 (6 Prozent) immer 5 Prozent Dividende bezahlt.

Ein deutliches Bild von der Verkehrsentwicklung, deren Wirkung in den schwankenden Betriebsgewinnen bei der Anatolischen Eisenbahngesellschaft schon beobachtet werden konnte, während infolge des Betriebsvertrages mit dieser Gesellschaft bei der Bagdadbahngesellschaft nur eine ziemlich stetige Summe erscheint, gibt die Tafel IV, zu der durch Tafel V Roheinnahmen (Abteilung I) eine Ergänzung kommt. Für die Anatolische Eisenbahn können die Roheinnahmen dann noch in ihren einzelnen Bestandteilen, ob aus Personen- oder Frachtverkehr stammend, nachgewiesen werden (Tafel VI Abteilung I bis III). Eine Ergänzung hierzu bringen einmal Tafel VII, die den Anteil der Vorortstrecke Haidarpascha—Pendik (25 km) am Personenverkehr besonders hervortreten läßt, — diese Strecke wird jetzt zweigleisig ausgebaut —, sodann Tafel VIII, Abteilung I bis III, die die Art des Güterverkehr darstellt.

Aus den Tafeln ergibt sich in der Hauptsache zweierlei: Der Personenverkehr weist eine andauernde Steigerung auf. Dies läßt sich sagen, trotzdem zu beachten ist, daß gerade die letzten Jahre der Bahn starke Militärtransporte gebracht haben; die Geschäftsberichte betonen nämlich dem gegenüber regelmäßig, die Bahn werde in wachsendem Maße durch die Zivilbevölkerung benutzt. Der andere Hauptpunkt ist schon gestreift: Die Schwankungen im Güterverkehr, für die der Vergleich der Spalten 1 und 2 in den drei Abteilungen der achten Tafel die Erklärung bringt: Sie entsprechen immer den Ergebnissen der Getreideernte. Welche Bedeutung der Ernteausfall für Anatolien hat, das hauptsächlich vom Ackerbau lebt, braucht nicht weiter betont zu werden. Zu Veranschaulichung sei auf die Tafel IX verwiesen, die einem Berichte des deutschen Vizekonsulates in Konia entnommen ist [1])

---

[1]) Nachrichten f. H. u. J. 1907 Nr. 92.

Dieser Bericht gibt auch einen Einblick in die Arbeitsbedingungen des anatolischen Landmannes. Etwa 75 Prozent der Bevölkerung der Provinz Konia betreiben Landwirtschaft. Nach einer allgemeinen Schätzung bestehen 150 000 kleine Wirtschaften von durchschnittlich 3 Personen mit 5,5 ha angebautem und 10 ha brachliegendem Land. Werden nun in einem solchem Betriebe alle Arbeiten bis auf das Mähen von dem Besitzer und den Seinen betrieben, so stellen sich die Bewirtschaftungskosten auf ungefähr 181 Piaster (= 50,58 ℳ) bei 19 Piaster gleich 1 Medschidie (= 3,40 ℳ). Der Reinertrag des Betriebes kommt bei guter Ernte auf 1256 Piaster, bei Mittelernte auf 656 und bei schlechter Ernte auf 304 Piaster. Dazu treten noch die Erträge aus Viehzucht, Hühnerwirtschaft, die der Bericht mit der festen Summe von 202 Piaster ansetzt. Somit kann die Bauernfamilie mit einer Einnahme von 1458,858,506 Piastern rechnen. Für die gesamte Landbevölkerung würde das also einen Jahresverdienst (einschließlich Lebensunterhalt der Familie mit je 281 P.) von 2 187 000, 1 287 000, 759 000 Ltq ausmachen. Diese Schätzungen haben die Nebenprodukte wie erwähnt mit einer gleich bleibenden Summe von 292 P. eingesetzt, in Wahrheit ist aber eine Steigerung der Nebenprodukte zu bemerken, wie uns die Spalten 2—5 der Tafel VIII, wenn auch nicht ausnahmslos zeigen. (Der Butterexport auf der Linie Eskischehir—Konia zeigt für 1911 einen erheblichen Rückgang) Die Eiertransporte z. B. stiegen auf der Stammlinie nach Angora — Abt. I Spalte 4 — von 469,614 t 1893 auf 5 070, 618 t 1911 und auf der Linie Eskischehir—Konia — Abt. II — von 56,246 t 1897 auf 1 787, 484 t 1911.

Trotz der großen Abhängigkeit der Bevölkerung von dem Ausfall der Ernten konnte die andauernde regelmäßige Vermehrung des Personenverkehres festgestellt werden, dem die Aufhebung des lästigen Paßzwanges seit 1908 sehr zugute gekommen ist. Ebenso zeigt sich die Bewegung der Frachtmengen von Zucker, Petroleum und Manufakturwaren von der Ernte wenig beeinflußt, also der Artikel, die die Bevölkerung erst kaufen kann, nachdem sie die nötigsten Lebensbedürfnisse befriedigt hat. Hier erscheinen Zahlen, die einen bemerkenswert starken Grad von Kaufkraftsvermehrung bekunden (Spalte 8—10 der Tafel VIII). Selbst die beiden schlechten Erntejahre 1908 und 1909 bringen, wenn überhaupt, einen nur geringen Rückschlag. Beim Petroleum fehlt er bei den beiden Hauptstrecken sogar, und in Manufakturwaren ergibt das zweite ungünstige Erntejahr 1909 schon wieder ein Anschwellen weit über die Zahlen des mittelmäßigen Erntejahres 1907. Die Wirkung der Bahn in der kurzen Zeit von rund 20 Jahren ist

also schon deutlich zu spüren[1]). Was vordem nur von den Wohlhabenden gekauft werden konnte, ist jetzt schon Verbrauchsgegenstand weiter Volkskreise. — Über die Entwicklung der Steuerkraft siehe unten Seite 169.

Für die werteschaffende Tätigkeit der Bahn seien noch zwei Beispiele angeführt. In Angora kostete ein dönüm (920 qm)
Ackerland vor Baubeginn der Linie fr 50, aber 1890 fr 120,
Garten- und Weinbauland . . . . . fr 120, „ „ fr 170,
Maulbeerpflanzungsland . . . . . . fr 180, „ „ fr 400—1000.

Der Preis für ein kile Getreide stieg schon ein Jahr vor Eröffnung der Bahn von 4—5 Piaster auf 11—12 Piaster und betrug 1893 14—15 Piaster. Der Kameltransport kostete nach Brussa oder Ismid 18—22 Piaster Silber und dauerte 16—18 Tage, mit der Bahn kostete er nach Konstantinopel 5 Piaster Gold und bis Ismid 4,5 Piaster Gold[2]).

---

[1]) Dies zeigt sich auch bei den Ergebnissen des Jahres 1912, die nach dem Geschäftsbericht der Deutschen Bank für 1912 die des sehr günstigen Jahres 1911 noch übersteigen. Auch die Strecke Eskischehir—Konia bedarf der Garantie nicht mehr, vielmehr werden von den Roheinnahmen als der 25prozentige Anteil an den Überschüssen über die garantierten Höchstsummen der Regierung ungefähr eine Million fr gutgebracht werden. Diese Steigerung der Einnahmen ist zwar zu einem erheblichen Teil auf die starken Militärtransporte zurückzuführen, „aber trotz des Krieges und einer nur mittelmäßigen Ernte blieben die Einnahmen aus dem Privatverkehr kaum hinter den Einnahmen des Rekordjahres 1911 zurück."

[2]) Geschäftsbericht der Anatolischen Eisenbahngesellschaft für 1890.

# Abschnitt IV.

## Die Mersina—Tarsus—Adana-Eisenbahn.[1]

Im Jahre 1883 hatten Mehmed Nasid Bej und Costaki Effendi die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Mersina am Mittelmeer über Tarsus nach Adana auf fünfzig Jahre bis 1933 erhalten; eine Garantiezahlung wurde nicht versprochen. Im Jahre 1885 wurde die Konzession an eine englisch-französische Gesellschaft, the Tarsus-Taurus and Adana Railway Co., Sitz London, abgetreten, die den Betrieb der 67 km langen Strecke am 2. August 1886 begann. Die Aussichten schienen günstig, da die Bahn in die reiche Kilikische Ebene führt. Aber das Gegenteil trat ein, die Einnahmen reichten nicht einmal zur Sicherung des Obligationendienstes aus.

Das Aktienkapital der Gesellschaft betrug 165 000 £ in 8250 Aktien zu 20 £. Dazu kam ein Obligationenkapital von ursprünglich 185 000 £, von denen aber nur 167 000 £ in Stücken zu 100 £ ausgegeben wurden, die mit 6 Prozent verzinslich waren. Schon sechs Jahre nach Betriebseröffnung, 1882, waren an Zinsrückständen 44 850 £ vorhanden, diese beseitigte man durch Emission von nom. gleichfalls 44 850 £ 3prozentiger Obligationen, sodaß sich das Obligationskapital nun zusammensetzte aus

| | |
|---|---|
| Obligationen erster Emission . . . . . . . . | 185 000 £ |
| den neuen Obligationen . . . . . . . . . | 44 850 £ |
| zusammen | 229 850 £ |
| abzüglich nicht begebener Obligationen 1. Emission | 18 000 £ |
| sodaß die Schuld in Wahrheit . . . . . . | 211 850 £ betrug. |

Eine Besserung der Lage konnte diese Finanzoperation selbstverständlich nicht bringen, sie schuf nur neue Lasten: 1899 finden sich wieder Rückstände in ungefähr gleicher Höhe, etwa 45 000 £, da die

---

[1]) Geschäftsberichte der Ges.; du Velay a. a. O. S. 600 f; Morawitz 394, Mor.-Schweitzer 457.

Einnahmen nur langsam gestiegen waren. Ihre Entwicklung war nämlich in den Jahren 1890—1899 wie folgt vorgegangen, wobei gleichzeitig die Ausgaben mitgeteilt werden mögen.

| Jahr | Roheinnahmen | Betriebsunkosten 2) | Obligationen-Dienst 3) | Versch. 4) | Summe v. 2)—4) 5) | verfügbar + fehlt — |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1890 | 12 251 | 7 839 | 9 570 | 1 219 | 18 628 | — 5 977 |
| 1891 | 23 912 | 10 115 | 10 020 | 2 028 | 18 163 | — 1 749 |
| 1892 | 22 689 | 11 311 | 10 020 | 1 749 | 23 080 | — 391 |
| 1893 | 18 027 | 10 932 | 10 038 | 3 995 | 26 963 | — 8 936 |
| 1894 | 16 397 | 10 778 | 11 368 | 1 674 | 23 818 | — 7 421 |
| 1895 | 18 794 | 9 209 | 11 366 | 1 598 | 26 173 | — 3 379 |
| 1896 | 17 320 | 7 194 | 11 366 | 1 018 | 19 578 | — 3 358 |
| 1897 | 15 531 | 6 663 | 11 366 | 1 155 | 19 184 | — 5 653 |
| 1898 | 17 435 | 7 291 | 13 384 | 1 159 | 21 834 | — 4 399 |
| 1899 | 23 220 | 7 162 | 12 518 | 2 539 | 22 220 | + 1 000 |

Die zweite Sanierung war notwendig geworden, sie wurde am 9. September 1899 in folgender Weise beschlossen. Die Zinsen der ursprünglichen Obligationen sollten von 6 Prozent auf 4 Prozent herabgesetzt, die Hälfte der Zinsrückstände in 4 prozentigen Obligationen kapitalisiert und den Obligationsinhabern als Gegenwart für die gebrachten Opfer Vorzugsaktien gewährt werden, und zwar im ganzen 11 577 Stück zu je 22 £; diese sollten den alten Aktien bei der Dividendenverteilung und der Liquidation vorgehen, ihre Dividende sollte 10 sh 4 d und der Rückkaufskurs je 6 £ betragen. Außerdem wurde eine aus der weiter unten folgenden Aufstellung ersichtliche Änderung in der Verteilung des Reingewinnes vorgenommen.

Dementsprechend gestaltete sich die Finanzlage der Gesellschaft von den Vorzugsaktien abgesehen wie folgt.

| | |
|---|---|
| Aktienkapital an Stammaktien . . . . . . . . . . | £ 165 000 |
| Obligationen im Umlauf . . . . . . . . . . . . | „ 211 850 |
| neue Obligationen als Kapitalisierung der Schulden . . | „ 11 696 |
| oder im ganzen . . . . . . . . . . . . . . . | £ 488 740. |

Im Reorganisationsplan war auch ein besonderer Fonds von £ 12 000 vorgesehen worden, der zur Sicherstellung einer regelmäßigen Verzinsung der Obligationen dienen sollte und in dem jährlich £ 1 000 gelegt werden sollten, sobald mehr Geld vorhanden war, als zum Obligationendienst erfordert wurde. Die Verteilung des Gewinnes hätte danach wie folgt geschehen müssen:

| | | |
|---|---|---|
| 1. | 4 Prozent an die Obligationen . . . . . . | £ 9 261/12/— |
| 2. | 1 000 £ an die Reserve . . . . . . . . . | „ 1 000/—/— |
| 3. | 7 500 für Amortisation . . . . . . . . . | „ 7 500/—/— |
| 4. | 10 sh 4 d an jede Vorzugsaktie . . . . . . | „ 5 981/—/— |
| 5. | £ 620 zum Kauf von Vorzugsaktien . . . . | „ 620/—/— |
| 6. | Deckung des Fehlbetrages früherer Jahre | |
| 7. | Der Rest an die Stammaktien. | |
| | Die Summe von 1—5 beträgt . . . | £ 24 363/ 1/— |

Bei einem Betriebskoeffizienten von 45 Prozent, wovon 40 Prozent für die Betriebs- und 5 Prozent für die Erhaltungskosten, wäre eine Roheinnahme von £ 443 000 nötig gewesen oder eine Kilometerroheinnahme von 16530 fr, um die obige Summe von £ 24363/1/--- herauszuwirtschaften. Die Roheinnahmen hatten aber in dem dieser Sanierung vorhergehenden Jahr 1898 6468,28 fr auf den km gebracht! Es ist denn auch in den Folgejahren nie ein genügend großer Gewinn vorhanden gewesen, um etwa den Vorzugsaktien eine Dividende auszahlen zu können, nicht einmal die Tilgung der Obligationen konnte in dem vorgesehenen Umfang mit £ 7 500 jährlich erfolgen, wie die Zahlen aus dem Gewinn- und Verlustkonto der Jahre 1900, 1901 und 1903 zeigen. Es betrug die Summe, die am Ende des Jahres nach Bezahlung der Obligationenzinsen verfügbar war, (in £)

| Jahr, | verfügb. | davon an Reserve | Oblig. Tilg., | sonst. | Vortrag |
|---|---|---|---|---|---|
| 1900 | 3 684/12/9 | 1 000 | 2 000 | 684/12/9 | — |
| 1901 | 2 048/4/6 | 1 000 | 1 000 | — | 48/4/6 |
| 1902 | — | 1 000 | — | — | — |
| 1903 | 3 051/6/11 | 1 000 | 2 000 | — | 51/6/11 |

Eine Besserung der Verhältnisse trat erst 1906 mit dem Eingreifen der Anatolischen Eisenbahngesellschaft ein.

Die Mersina-Tarsus-Adana-Bahngesellschaft hatte sich schon im Jahre 1892 um die Konzession zum Bau der Strecke Adana-Eregli (Taurus) und 1896 um die zum Bau der Strecke Adana-Osmanie (Amanus) beworben; ihre Bemühungen hatten keinen Erfolg gehabt. Diese beiden Linien kamen jetzt, nachdem die Pläne der nördlichen oder mittleren Variante aufgegeben waren, als Teile der südlichen Variante der Bagdadbahn in Betracht. Demgegenüber mußte sich die Adanabahngesellschaft bedroht fühlen. Daß ihre Besorgnisse begründet waren, erhellt aus dem Inhalt der dann 1903 erteilten Bagdadbahnkonzession, in die Bestimmungen aufgenommen wurden, die fast auf eine Ausschaltung der Mersina-Tarsus-Adanabahn hinausliefen, z. B. die der Bagdadbahngesellschaft verliehene Befugnis, eine Linie an den Hafen von Castabul zu führen, um durch sie das Baumaterial heranschaffen zu können; war

diese Erlaubnis auch nur auf Widerruf gegeben, so war die Gefahr doch vorhanden, daß die Bahn nur auf dem Papier den „provisorischen“ Charakter behielt, indem der Widerruf nicht erfolgte. Daß ein solcher wenn auch nur provisorischer Bahnbau überhaupt vorgesehen war, mußte schon sehr beunruhigend wirken; ging doch hieraus offenbar die Absicht der Bagdadbahngesellschaft hervor, die Mersina-Tarsus-Adana-Bahn nicht einmal bei der Heranführung des Materials zu benutzen. Die beteiligten französischen und englischen Finanzkreise waren daher bei ihren Regierungen vorstellig geworden und hatten um Schutz gegen die Beeinträchtigung ihrer Interessen gebeten. Sie hatten auch seiner Zeit eine befriedigende Antwort erhalten, wie in der Generalversammlung der Gesellschaft vom 16. Mai 1902 mitgeteilt wurde.

Ein wirklicher Wettbewerb beider Linien hat aber dann nie gedroht. Die Abmachungen über das durch die Kilikische Ebene führende Teilstück der Bagdadbahn kamen bekanntlich am 20. Mai/2. Juni 1908 zum Abschluß. Vorher waren aber schon im Jahre 1906 die Hindernisse, die aus dem Widerstreit der Interessen der Bagdad- und der Adanabahngesellschaft erwachsen waren, dadurch beseitigt, daß die Anatolische Eisenbahngesellschaft die Mehrheit der Stamm- und Vorzugsaktien sowie der Obligationen erwarb, die in der Bilanz vom 31. Dezember 1906 mit 3643970,60 fr erschienen. Diesem Vorgang entsprechend änderte sich auch die Leitung der Gesellschaft: Aus dem Verwaltungsrat traten sechs Herren aus, deren Platz durch Herren aus dem Kreise der Anatolischen Eisenbahngesellschaft eingenommen wurde, nur drei der alten Mitglieder blieben. Auch die Betriebsleitung wurde einem neuen Direktor übergeben. Die Folgen dieser Neuordnung zeigten sich bald in den günstigeren Ergebnissen. Besonders für Erneuerung und Verbesserung der Bahnanlagen konnte gesorgt werden, für die vor 1906 fast nichts getan worden war, wie die damals vorgenommene fachmännische Untersuchung der Linie und des Materials ergab. Für den Ausbau der Linie wurde nach Ausweis der Geschäftsberichte aus laufenden Mitteln verwandt:

1907 Ltq 6935,85; 1908 Ltq 10000,00; außerdem noch Ltq 18637,58, die als Aktivum unter dem Konto „Instandsetzung der Linie und des Rollmaterials“ in die Bilanz eingestellt wurden; und 1909 Ltq 15035,50; somit waren im ganzen in den drei Jahren Ltq 50608,43 gleich fr 1148822,71 oder auf ein km 17146 fr ausgegeben.

Diese Gelder hatten aber nach Ansicht der Fachleute nur erst die notwendigsten Erneuerungsarbeiten ermöglicht, während der Ausbau an sich noch viel größere Mittel erforderte. Diese waren in absehbarer Zeit trotz der günstigeren Ergebnisse, die die Bahn brachte — siehe

hierüber unten Seite 82 — aus den Einnahmen nicht zu beschaffen, weil die von der letzten Sanierung her den Inhabern der Obligationen und Vorzugsaktien gegenüber übernommenen Verpflichtungen zu stark auf der Gesellschaft lasteten. Es war z. B. 1909 allein noch an rückständigen Obligationstilgungsbeträgen die Summe von 37000 £ zu tilgen, ehe eine Dividende verteilt werden konnte. (vergl. dazu oben Seite 78 unter 6). Die Gesellschaft machte deshalb nach Rücksprache mit der Anatolischen Eisenbahngesellschaft einen Reorganisationsvorschlag, der von der Versammlung der Bondholders am 24. und von der Generalversammlung der Gesellschaft am 31. Mai 1910 gutgeheißen wurde.

Seine Grundlage war folgende:

Die Anatolische Eisenbahngesellschaft übernimmt den Betrieb der Linie und garantiert vom 1. 1. 1910 ab die regelmäßige Verzinsung und Tilgung der Obligationen, sie garantiert ferner a) den Vorzugsaktien eine Dividende von 6 Prozent gleich 2 sh 5 d für das Stück zu 2 £ und Tilgung der Vorzugsaktien, — die Inhaber dieser Aktien verzichten dafür auf die hohe Dividende von 10 sh 4 d gleich rund 25 Prozent — b) den Stammaktien eine Dividende von 3 Prozent. Die Gesellschaft wird dann zur Ausgabe von 29673 Stück neuer Vorzugsaktien von je 2 £ und 2 sh 5 d Vorzugsdividende ermächtigt, die dieselbe Garantie genießen, wie die alten Vorzugsaktien. Die Inhaber dieser alten Stücke verzichten endlich auf ihr Recht zur Rückzahlung der Stücke zum Kurse von 300 Prozent. Die Anatolische Eisenbahngesellschaft erhält für die Übernahme der Garantie einen Anteil an dem Betriebsgewinn der Gesellschaft, nämlich die Hälfte des die Summe von 25000 £ übersteigenden Betrages.

Die Summe von 25000 £ war als Erfordernis des Zins- und Tilgungsdienstes der Obligationen und Vorzugsaktien gedacht und setzt sich aus folgendem zusammen:

1) Verzinsung von 10100 Stück 4 prozentiger Obligationen von nom. je £ 20 und ihrer Tilgung,
2) Verzinsung von 41250 Stück (11577 alte und 29673 neu zu schaffende) Vorzugsaktien von nom. je £ 2 mit 2 sh 5 d und ihre Tilgung,
3) Verzinsung von 8250 Stammaktien von je £ 20 nom. (unverändert) mit je 3 Prozent.

Diese Neuordnung der Gesellschaftsverhältnisse muß als eine sehr glückliche Lösung der Schwierigkeiten betrachtet werden. Den Gläubigern wird die Sicherheit auf Verzinsung und Tilgung ihrer Forderungen; die Herabsetzung des Zinsfußes der Vorzugsaktien und ihres Rückkaufskurses ist billig, da diese Aktien seit 1899 keine Dividende erhalten

hatten und eine solche auch erst nach Tilgung jener 37 000 £ Obligationentilgungsrückstände erhalten konnten. Die Gesellschaft bekam freie Hand für die Verteilung des Gewinnes und konnte nach Bedürfnis ihr Unternehmen stärken, und auch die Anatolische Eisenbahngesellschaft erleidet voraussichtlich keinen Schaden. Es ist zu beachten, daß sie selbst ja als Aktionärin der Gesellschaft in Frage kommt, also sich selbst eine Garantie verspricht — die in ihrem Besitz befindlichen Gesellschaftswerte wurden nicht etwa bei der Reorganisation ausgenommen. Besonders aber darf nicht vergessen werden, daß durch diese Abmachung eine einheitliche Betriebsleitung der Strecken der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, der Bagdadbahngesellschaft und der Adanabahngesellschaft ermöglicht wurde.

Inzwischen ist Zeit genug verflossen, um zu zeigen, daß die Berechnung der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, sie werde mit der Garantie nicht in Anspruch genommen werden, richtig war: auf grund des Betriebsvertrages hat sie für 1911 7465,73 Ltq gleich 169470,07 fr und für 1912 Ltq 11419,44 = fr 261 742,26 als Gewinnanteil erhalten.

Die Gesellschaft hat die neuen Vorzugsaktien noch nicht geschaffen. Auf sie würde die Bank für orientalische Eisenbahnen in Zürich laut einem mit der Gesellschaft geschlossenen Vertrage bis zum 31. Dezember 1915 ein Optionsrecht haben. Diese Bank hat auch 1910 den Bestand der Anatolischen Eisenbahngesellschaft an Obligationen und Vorzugsaktien der Adanabahngesellschaft käuflich erworben. Die Anatolische Eisenbahngesellschaft besitzt seitdem nur noch Stammaktien, die am 31. Dezember 1911 mit 1 043 519,32 fr zu Buch standen. Die Bank für orientalische Eisenbahnen führt in ihrer Bilanz vom 30. Juni 1911 5067 $^1/_8$ Stück 4 prozentiger Obligationen und 9990 Vorzugsaktien auf, während die Gesamtsumme der Vorzugsaktien überhaupt damals 11577 betrug. Von den Vorzugsaktien konnte die Gesellschaft schon aus den Erträgen des Jahres 1911 3250 Stück tilgen, die ihr zu diesem Zweck von der genannten Bank zur Verfügung gestellt wurden. Damit sank der Betrag an Vorzugsaktien auf 8327, und dieser Rest wurde mit einem Male aus dem Ertrage des folgenden Jahres 1912 getilgt, sodaß jetzt die Erinnerung an die frühere schlechte Lage der Gesellschaft durch ein uneinheitliches Aktienkapital nicht mehr geweckt werden kann. Die Aussichten sind für die Bahn jetzt gute. Zwar erhält die Kilikische Ebene in der Strecke Alexandrette—Toprakkale eine zweite Verbindung mit dem Meer, aber diese wird mehr dem Verkehr mit dem assyrischen Hinterland zu dienen haben, andererseits hat sich durch die Strecken der Bagdadbahn das Hinterland auch der Adanabahngesellschaft erweitert. — Der Benutzung der Strecke Jenidsche—Adana durch die Bagdadbahngesellschaft wurde schon gedacht — oben Seite 53.

Der Unterschied zwischen den Leistungen der Mersina—Tarsus—Adana—Bahn unter ihrer alten und unter ihrer neuen deutschen Leitung geht aus der folgenden Übersicht hervor: die Kilometereinnahmen, die sich bis 1906 zwischen 6000 und 8000 fr im Durchschnitt bewegten, sind seitdem um 2—3000 fr jährlich gestiegen. Es darf jedoch dabei nicht vergessen werden, daß die neuste Zeit überall in der Türkei einen Aufschwung brachte, daß also die Verkehrssteigerung von Ursachen abhing, die zum großen Teil von der Leitung einer Bahn nicht beeinflußt werden können. Aber ohne die umfangreichen Neuarbeiten, die gemacht wurden, hätte die Bahn sicher nicht den stark gewachsenen Anforderungen entsprechen können; hier liegt das Verdienst der neuen Verwaltung. Bei den letzten Zahlen — für 1910 und 1911 — ist noch zu beachten, daß die Bahn die Transporte für den Bau der Strecke Taurus—Amanus der Bagdadbahn zu bewirken hatte.

Übersicht über die Kilometerroheinnahme und den Betriebskoeffizienten (nach den Geschäftsberichten und Alexis-Rey Statist.)

| Jahr | km Roheinn. (fr) | Koeff. | Jahr | km Roheinn. (fr) | Koeff. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1890 | 4720,50 | — | 1901 | 7441,8 | 40,—% |
| 1891 | 8922,15 | — | 1902 | 6921 | 41,— „ |
| 1892 | 8466 | — | 1903 | 8326 | — |
| 1893 | 6725,15 | — | 1904 | 9597 | — |
| 1894 | 6118,28 | — | 1905 | 9255 | 35,— „ |
| 1895 | 7012,69 | — | 1906 | 9419 | 36,— „ |
| 1896 | 6427,88 | — | 1907 | 11545 | 33,— „ |
| 1897 | 5048,89 | — | 1908 | 13723 | 30,— „ |
| 1898 | 6468,28 | 45% | 1909 | 15824 | 28,62 „ |
| 1899 | 8664,18 | 34 „ | 1910 | 18511 | 33,63 „ |
| 1900 | 8339,18 | 37 „ | 1911 | 21384 | 36,70 „ |

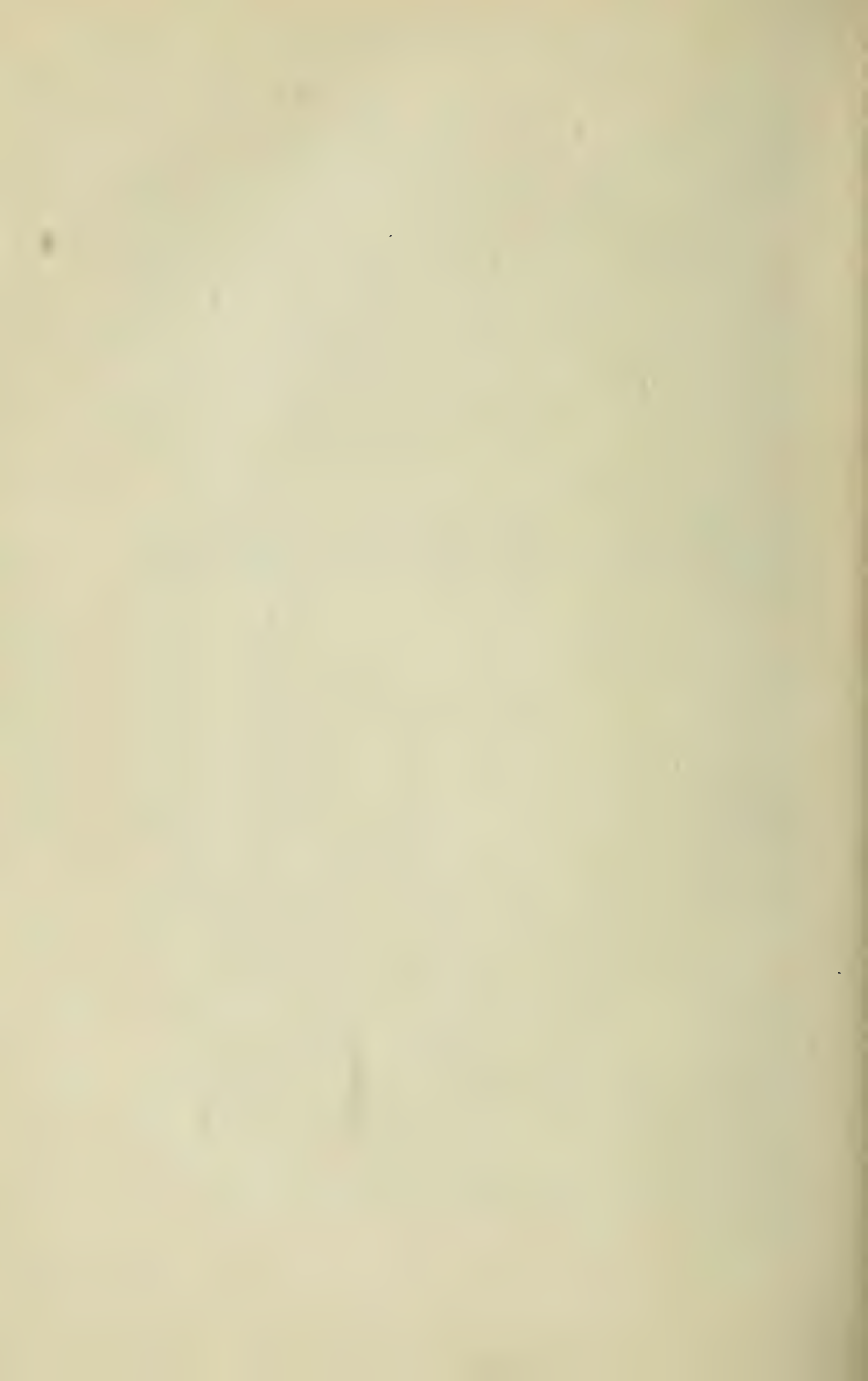
Die Zahlen über Güterbewegung, die vorliegen,[1]) sind recht spärlich; für die Jahre 1905—1907 sind sie für Getreide und Baumwolle in t

| Jahr | Getreide | Baumwolle |
|---|---|---|
| 1905 | 9 298 | 5 707 |
| 1906 | 8 224 | 6 731 |
| 1907 | 11 804 | 8 122 |
| 1908 | 22 686 | 11 599 |
| 1909 | 23 456 | 15 984 |

wobei die Zahlen für Getreide für 1905—1907 wahrscheinlich nicht genau sind; für Baumwollsaat und Sesam sind die Zahlen für dieselben Jahre 11297; 11386; 12409; 18170 und 14207 kg.

[1]) Geschäftsberichte der Gesellschaft; das in ihnen enthaltene Zahlenmaterial läßt sich schlecht vergleichen, da das System der Tabellen immer wechselt.

# Die Bahnen im Nordwesten Kleinasiens.



# Abschnitt V.

## Die Bahn Mudania—Brussa.[1]

Die Bahn Mudania—Brussa darf trotz ihrer unbedeutenden Größe doch ein gewisses geschichtliches Interesse beanspruchen. Sie geht von der Küste des Marmarameers aus 45 km weit ins Innere der Provinz Chodawendkiar zu deren Hauptstadt Brussa. Ihr Bau in Schmalspur (1,00 m) wurde, wie schon oben S. 4 erwähnt, durch ein Irade vom 4. August 1871 angeordnet. Sie war als Beginn einer größeren ins Innere gehenden Bahn gedacht.

Die ersten Arbeiten wurden von der Regierung in eigener Regie unter Leitung einer militärischen Kommission begonnen, 1874 wurde die Vollendung des Baues zwei französischen Unternehmern anvertraut. Dann kam er im August 1875, obgleich es zur Vollendung der Arbeiten der Ausgabe von nur einigen hunderttausend Francs bedurft hätte, mit der Suspension der vollen Zinszahlung der Staatsschulden der Türkei ins Stocken. Erst 16 Jahre später wurden die Arbeiten wieder aufgenommen: Am 18. Januar 1891 erwarb Nagelmakers für 30 000 ltq die Linie mit einer Konzession zum Betriebe für 99 Jahre. Eine Garantie erhielt er nicht, die Regierung hatte dagegen Anspruch auf 25 Prozent desjenigen Kilometerroheinnahmebetrages, der 10 000 fr übersteigen würde.

Nagelmakers übertrug die Konzession an eine Gesellschaft, die sich am 6. August 1891 unter türkischem Rechte bildete. Diese ließ die Linie durch die Société des Batignolles zu Paris vollenden und begann den Betrieb dann im Jahre 1892.

Die Gesellschaft hat ein Aktienkapital von 500 000 fr in 1 000 Aktien. Dazu kommen noch 500 000 fr in Gründeranteilen, die an Nagelmakers gegen Abtretung der Konzession gegeben wurden. Der Inhaber von Gründeranteilen hat nach den Statuten der Gesellschaft kein Recht, in die Verwaltung der Gesellschaft hineinzureden, unter anderem muß er

---

[1]) Young IV S. 180 f. De Velay S. 615. Alexis Rey Statistiques.

sich allen Beschlüssen der Generalversammlung unterwerfen, was die Leitung, Umformung, Fusion, Auflösung und vorzeitige Liquidation der Gesellschaft angeht. Am Gewinn sind beide Arten von Aktien in gleicher Weise beteiligt.

Auf das Aktienkapital von nom. 1 000 000 fr kommt eine Anleiheschuld von 5 000 000 fr, die Gesellschaft gab 3 prozentige Obligationen in obiger Höhe zum Kurse von 55 Prozent = netto 3 025 000 fr aus, sodaß ihr im ganzen an Barmitteln greifbar zur Verfügung standen 3 525 000 fr oder auf je 1 km der 41,3 km langen Strecke gerechnet 85 352 fr, wobei zu berücksichtigen ist, daß ein Teil der früher schon gemachten Arbeiten noch erhalten war.

Die Gesellschaft hat ihre Zinsverbindlichkeiten stets beglichen; wieviel die Aktionäre erhalten haben, war nicht festzustellen. Die Roheinnahme betrug

| Jahr | pro km | im ganzen (fr) | Jahr | pro km | im ganzen (fr)[1] |
|---|---|---|---|---|---|
| 1896 | 5 729,20 | 236 615,72 | 1901 | — | — |
| 1897 | 5 600,42 | 231 197,23 | 1902 | 7 070,72 | 291 878,91 |
| 1898 | 6 638,55 | 273 071,92 | 1903 | 7 566,69 | 312 149,80 |
| 1899 | 7 458,35 | 308 029,92 | 1904 | 7 742 | 319 619,22 |
| 1900 | 6 707,47 | 276 018,38 | 1905 | 8 052,55 | 332 409,32 |

| Jahr | pro km | im ganzen (fr) |
|---|---|---|
| 1906 | 8 626,16 | 356 087,97 |
| 1907 | 9 507 | 392,455,35 |
| 1908 | 9 202,55 | 379 823,37 |
| 1909 | 10 950 | 452 015,71 |
| 1910 | 11 069 | 466 829,48 |

In neuester Zeit hat sich in der Bevölkerung von Brussa bedeutenderes Interesse für die Verlängerung der Bahn zum Anschluß an die Anatolische Eisenbahn gezeigt, das zur Einreichung eines Planes beim Ministerium geführt haben soll. Schon die Konzession von 1891 hatte eine solche bis nach Lefke oder Kutahia vorgesehen, für die eine Garantie gewährt werden sollte. Über die Höhe der Garantie war jedoch bis jetzt keine Einigung zu erzielen. Die Bahngesellschaft aber soll auch jetzt noch auf dem leicht begreiflichen Standpunkt verharren, daß sie den Bau ohne Regierungssicherheiten nicht unternehmen könne.[2]

---

[1]) Quelle Alexis-Rey Statistiques.

[2]) Berichte der K. u. K. Österr. Konsularämter 1910/11 Brussa.

# Die Smyrnabahnen.



# Abschnitt VI.

## Die Smyrna—Aidin—Bahn.[1]

Mit dem Aufschluß des reichen Hinterlandes von Smyrna wurde schon verhältnismäßig früh begonnen. Durch einen Firman und auf Grund einer Konvention vom 23. Moharrem /23. September 1856 erhielt eine englische Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahnlinie von Smyrna nach Aidin (130 km). Die Dauer dieser Konzession wurde auf 50 Jahre festgesetzt, die vom Datum der Vollendung der Strecke an laufen sollten; als solches wurde dann der 15. Oktober 1860 bestimmt. Die Regierung übernahm die Garantie für die Verzinsung eines Kapitals von 1 200 000 £ mit 6 Prozent.

Die Gesellschaft zeigte sich ihrer Aufgabe nicht recht gewachsen, sie brauchte über 10 Jahre, um den Bau der 130 km zu vollenden; hierbei erwies sich das veranschlagte Kapital als zu niedrig, die türkische Regierung mußte der Gesellschaft wiederholt zu Hülfe kommen; so übernahm sie die Garantie von 6 Prozent Verzinsung auch für ein erhöhtes Kapital von 1 784 000 £ und später von 1 866 000 £; die Erhöhung des Gesellschaftskapitals und die Übernahme der Garantie dafür erfolgte durch eine Zusatzkonvention vom Juni 1863. Nach Beendigung der Arbeiten an der Strecke Smyrna—Aidin im Jahre 1866 —1861 war ein Aufschub gewährt worden — kam es langsam zum weiteren Ausbau des Netzes. Die Berechnung der von der Regierung alljährlich zu zahlenden Garantiebeträge gab aber bald nach 1867 zu Schwierigkeiten mit der Regierung Anlaß; man konnte nicht zu einer Einigung darüber kommen, wie die Rechnungen aufgestellt werden müßten. Die Regierung gab nicht nach und stellte die Garantiezahlungen ein, sodaß die Gesellschaft in eine schwierige Lage kam, da in den Anfangsjahren die Betriebseinnahmen nicht ausreichten. Der Betriebskoeffizient

---

[1]) Young S. IV 202 ff; Du Velay S. 598; Morawitz S. 390 f; die Halbjahresberichte der Gesellschaft.

stieg auf 74 Prozent, die Aktie sank bis auf 10 Prozent.[1]) Dieses ungünstige Ergebnis wurde allmählich besser, als 1879 in einer Konzession vom 4. Juli die Gesellschaft das Recht erhielt, die Hauptlinie um 101 km von Aidin bis Serajköj im Mäandertal zu verlängern und vorher von Torbali aus ebenfalls nach Osten eine Zweiglinie in ein Seitental des Mäanders nach Tire zu bauen (84 km).

Im Jahre 1888 kam es dann zu einem weiteren Ausbau des Netzes. Die Regierung einigte sich mit der Gesellschaft über die Streitpunkte. Sie versprach die angebliche Schuld von 650000 £, die hauptsächlich nicht gezahlte Garantiegelder enthielt, am Ende der Konzessionszeit zu bezahlen. Diese Konzessionszeit verlängerte sie um 25 Jahre bis zum 15. Oktober 1935. Bis dahin verzichtete die Gesellschaft auf Zahlung von Zinsen. Die Garantiepflicht der Regierung wurde aufgehoben. Dafür erhielt die Gesellschaft das Recht zu weiteren Bauten. Unter diesen sind hervorzuheben: Die Hauptlinie wird über Serajköj bis Diner um 145,5 km weitergeführt und die Zweiglinie Torbali-Tire erhält eine weitere Abzweigung nach Oedemisch (25 km) (diese Linien sind gebaut worden). Auch wurde der Gesellschaft gestattet, innerhalb der nächsten sieben Jahre folgende Linien oder einen Teil von ihnen zu bauen:

1. Ajassuluk (zw. Torbali und Magnesia) nach Skalanova am Mittelmeer, Samos gegenüber.
2. Baladjik-Sokia (südlich der Hauptlinie) (22 km)
3. Aidin-Subondji
4. Karatasch-Tripoli
5. Gondjeli-Denisli (9,4)
6. Diner-Ischikli
7. Oedemisch-Kaimakdje.

Von diesen sind dann die Linien 2 und 5, die nach Sokia und Denisli gebaut; statt der Strecke Diner-Ischikli wurde ferner die in derselben Richtung verlaufende Strecke Sütleedsch-Tschiwril (30 km) gewählt.

Über den Übergang des Netzes nach Ablauf der Konzession wurde folgendes bestimmt:

Die Regierung kann (15. Oktober 1935) die Linien erwerben nach Zahlung der 650000 £tq und von £tq 1 200 000 für die Linie Smyrna-Aidin, von £tq 18750 für die Zweiglinie Seidikoj-Budjak, von £tq 650 000 für Aidin-Serajköj und Zweiglinie Torbali-Tire, von

[1]) Morawitz S. 390.

Ltq 5280 für jedes km der Strecken Serajkoj-Diner und Tire-Odemisch von Ltq 4659 für jedes km der nach Wahl konzedierten Linie.

In diesen Summen ist das Rollmaterial und das Zubehör mit inbegriffen; das Reparaturmaterial, alle beweglichen Gegenstände (objets mobiliers) und die Vorräte werden nach Schätzungswert übernommen; an Vorräten jedoch nur soviel, wie für eine Zeit von 5 Monaten nötig ist. Alle Linien können nur gleichzeitig übernommen werden. (Art. 5.) Zum Schutze gegen Konkurrenz verpflichtete sich die Regierung, in einer Entfernung von 40 km von der Linie Serajköj nach Diner keine Eisenbahnen zu konzessionieren, das Hermustal allein ausgenommen (Art. 4).

Eine weitere Vergrößerung der Linien wurde der Gesellschaft nach längeren Verhandlungen im Jahre 1906 gestattet. Sie hatte den Wunsch gehabt, ihre Strecken weiter in das Innere vorzuschieben und zwar einmal nach Nordosten nach Sandykly (etwa 50 km SSW von Affiunkarahissar) und dann nach Südosten an den Burdur- und Egerdir-See. Die Linie nach Sandykly würde der Gesellschaft eine starke Konkurrenz mit der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der Smyrna-Kassaba-Gesellschaft ermöglicht haben, die beide ja eine Regierungsgarantie besitzen. Die türkische Regierung bewilligte deshalb diese Linie nicht, die andere aber gestattete sie. Diese wird etwa 100 km lang werden und von Diner nach SSW. über Ketschiborlu an den Burdursee und dann über Isparta an den Egerdirsee gehen. Die Aussichten für die Bahn sind günstig, da das erschlossene Land gut angebaut ist. Die beiden Seen werden gleichzeitig als Zubringer dienen können. Die Gesellschaft hatte deshalb auch die Schiffahrtskonzession auf dem Egerdirsee zu erlangen gesucht, die jedoch von der Regierung verweigert wurde.

Diese Linie ist zugleich als Verbindungsstück für eine Bahn gedacht, die von Adalia aus nordwärts zu führen wäre. Die türkische Regierung hat der englischen Gesellschaft versprochen, diese Bahn keinem anderen zu konzessionieren. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die neue Strecke in Wettbewerb mit der Anatolischen Eisenbahngesellschaft treten wird.

Zugleich mit diesen Abmachungen wurden von der Regierung die Eisenbahnkonzessionen bis auf den 15. Oktober 1950, also um 15 Jahre, verlängert und dabei als Rückkaufspreis für das km der neuen Strecke Ltq 4800 festgesetzt.

Der Bau der Strecke hat viele Schwierigkeiten verursacht. Ende Juni 1912 waren nach dem letzten Halbjahresbericht der Gesellschaft

noch 20,5 engl. Meilen zu bauen, deren Fertigstellung für Ende 1912 erwartet wurde.

## Die finanziellen Ergebnisse der Smyrna-Aidin-Bahn.

Bis zum Jahre 1893 waren die Einnahmen der Bahn nicht zufriedenstellend, danach aber setzte infolge der Konkurrenz einmal der Anatolischen Bahn, die mit ihrer Strecke Eskischehir—Konia das Hinterland der Linie durchschnitt, sodann der Kassabalinie ein Schwanken ein. Wie aus der unten gegebenen Liste hervorgeht, machte sich diese Konkurrenz 1893 noch nicht so bemerkbar, der Sturz 1893 von 188 463 Ltq Reingewinn auf 157 263 Ltq war aber um so stärker, wobei allerdings nicht vergessen werden darf, daß auch bei der Anatolischen Bahn die Ergebnisse schlechter waren: Die km-Roheinnahme fiel dort von 7054 fr im Jahre 1893 auf 5616 fr im Jahre 1894; der Grund lag daran, daß das Jahr Erdbeben, Trockenheit und Cholera brachte.

Betriebsreingewinn nach Abzug der Kosten in £.[1])

| Jahr | Betriebsreingewinn, | davon ab für den Obligationendienst | Verfügbar für Aktionäre |
|---|---|---|---|
| 1889 | 165 296 | 101 192 | 63 704 |
| 1890 | 169 857 | 122 047 | 47 611 |
| 1891 | 197 532 | 140 719 | 56 813 |
| 1892 | 202 717 | 147 320 | 51 397 |
| 1893 | 188 463 | 148 256 | 40 207 |
| 1894 | 157 263 | 150 502 | 6 752 |
| 1895 | 180 761 | 150 502 | 30 259 |
| 1896 | 197 677 | 150 497 | 48 160 |
| 1897 | 210 932 | 150 972 | 49 960 |
| 1898 | 112 836 | 150 326 | — 37 490 |
| 1899 | 122 983 | — | — |
| 1900 | 151 883 | 132 994 | 18 899 |
| 1901 | 199 536 | 132 949 | 66 437 |

Der große Fehlbetrag des Jahres 1898 machte eine Reorganisation nötig: es fehlten der Gesellschaft £ 37490 an der allein für den Obligationendienst nötigen Summe. Eine Verzögerung oder Suspension hätte nach englischem Recht, ihm unterstand die Gesellschaft, die gerichtliche Liquidation nach sich gezogen. Um ihr zu entgehen, änderte man die rechtliche Struktur der Anleihen, indem man Obligationen erster und zweiter Hypothek, 1rst und 2nd mortgage debentures, ausgab und mit ihnen die alten Obligationen konvertierte.

[1]) Du Velay S. 598 f.

Der Stand der Obligationenschulden der Gesellschaft war vor der Sanierung (1. Dezember 1897) folgender gewesen:

| Ausg.-Jahr | Zahl der Obl. zu £ 100 | rückzahlbar zu Pari | Umtauschverhältnis 4 % £ m. deb. £/s/d | 5 % 2nd m. deb. £/s/d | Davon noch nicht ausgelost am 31. 12. 1897. £ st. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1863/73 | 8 920 | zu 6 % 1908 | 103/—/— | 13/10/— | 109 600 |
| 1880 | 3 500 | „ 5 „ 1910 | 100/16/8 | 8/10/— | 326 200 |
| 1882 | 1 000 | „ 5 „ 1910 | 100/16/8 | 8/10/3 | 901 000 |
| 1883 | 1 750 | „ 5 „ 1910 | 50/16/8 | 50/—/— | 175 000 |
| 1886 | 3 000 | „ 5 „ 1910 | —/8/4 | 100/—/— | 300 000 |
| 1886/89 | 11 000 | „ 5 „ 1935 | 41/13/4 | 60/—/— | 1099 940 |
| 1893 | 1 000 | „ 5 „ 1925 | 22/10/— | 80/—/— | 100 000 |

Also im ganzen 30 170 Obligationen von nom. £ 3 017 000, von denen noch nicht ausgelost Obligationen von nom. £ 2 800 000

Die Unifizierung und Konvertierung wurde am 20. Juni 1899 in London beschlossen; sie erforderte die Ausgabe von

4 Prozent 1rst mortgage debenture im Betrage von £ 1 814 978 und
5 „ 2nd „ „ „ „ „ „ 1 258 656 in
Summa 3 073 634, die

bis 1934 zu Pari zurückzuzahlen sind oder vorher schon kündbar, dann aber sechs Monate nach Kündigung zum Kurse von 110 Prozent zurückzuerwerben sind.

Die Folge der anderen juristischen Struktur der Obligationen ist, daß die Gesellschaft den Dienst der 2nd mortgage debenture auf zehn Jahre suspendieren kann, ohne deshalb gerichtliche Liquidation befürchten zu brauchen. Die Reorganisation der Gesellschaft gab sodann die Mittel, um Schulden der Gesellschaft in Höhe von £ 126 878 abzustoßen; durch die teilweise Konvertierung in 4 prozentige Werte wurde eine Verringerung der für den Obligationendienst nötigen Summe um £ 14 763 erzielt. Sie betrug nun 135000 £. Bei einem Durchsehen der Betriebsreingewinne, die die Bahn von 1889 an erzielte, zeigt sich, daß die Inhaber der 5 Prozent Obligationen ein Unterbleiben der Zinszahlungen kaum zu fürchten hatten, da die Reingewinne von außergewöhnlich schlechten Jahren abgesehen, jene Summe von 135 000 £ immer übertroffen hatten.

Trotzdem wurde die Bildung eines Reservefonds beschlossen. In Berücksichtigung des Umstandes, daß jetzt alljährlich £ 14 763 an Zinsen erspart wurden, sollten von dem nach Erfüllung aller fälligen Verbindlichkeiten des Obligationendienstes verbleibenden Reingewinn alljährlich £ 10 000 solange in einen Reservefonds getan werden, bis dieser den Betrag von £ 100 000 erreicht hätte, in welcher Höhe er

solange gehalten werden solle, bis die Obligationsschulden bis auf die alte Höhe von nom. £ 2 800 000 gesunken seien. Was nach Abzug jener £ 10 000 und nach Zahlung von 4 Prozent Zinsen an die Aktionäre noch vorhanden sein sollte, das sollte ebenfalls in den Fonds gelegt werden. Der Reservefonds soll außer zur Sicherung einer regelmäßigen Zahlung der Obligationenzinsen, soweit er £ 50 0000 überstieg, zum Ankauf von Obligationen benutzt werden und zwar zum Ankauf von 4 prozentigen ganz allgemein, von 5 prozentigen jedoch erst nach dem 1. Mai 1909. Ende 1904 betrug er schon £ 82 946/10/—, Ende 1907 £ 112 568/19/9.

Die schnelle Auffüllung des Reservefonds zeigt, daß die Ergebnisse des Betriebes der Bahn recht günstige waren; im Jahre 1901 schon konnte man an die Verteilung einer Dividende von 2½ Prozent gehen, von 1902 bis 1911 konnten an Dividende gezahlt werden 4, 4, 4, 5, 6, 6, 5, 4½, 5, 5, Prozent. An näheren Angaben über die Art der beförderten Güter fehlt es; die Gesellschaft beschränkt sich in ihren Veröffentlichungen auf das Allernötigste; in den Halbjahresberichten finden sich nur die Zahlen für Roheinnahmen und Betriebskosten eines jeden Halbjahres, aus ihnen ergibt sich für das letzte Jahrzehnt folgendes Bild:

| Jahr | Roheinnahmen insges. £ | Roheinnahmen auf 1 km fr | Ausgabe £ | Reingewinn £ | Betriebskoeffizient |
|---|---|---|---|---|---|
| 1901 | 313 400 | — | 138 900 | 174 500 | 44,32 % |
| 1902 | 297 500 | 14 373 | 102 400 | 195 100 | 34,42 „ |
| 1903 | 297 000 | 14 601,48 | 103 500 | 193 500 | 34,85 „ |
| 1904 | 324 800 | 15 706 | 109 200 | 115 600 | 33,62 „ |
| 1905 | 330 600 | 15 993 | 114 600 | 116 000 | 34,68 „ |
| 1906 | 308 200 | 15 847,72 | 109 800 | 199 400 | 35,59 „ |
| 1907 | 323 300 | 15 580 | 129 600 | 193 700 | 40,08 „ |
| 1908 | 303 200 | 14 332 | 110 700 | 192 500 | 36,44 „ |
| 1909 | 314 100 | 15 467 | 119 800 | 194 300 | 38,14 „ |
| 1910 | 362 750/11/8 | 16 938 | 130 443/12/5 | 232 306/19/3 | 35,96 „ |
| 1911[1] | 374 852/ 5/6 | — | 143 445/4/11 | 230 607 | 32,22 „ |

Auf dem Netz wurden befördert

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1907 | 1 436 514 | Reisende | 317 180 t | Güter |
| 1908 | 1 473 388 | „ | 295 807 t | „ |
| 1909 | 1 690 692 | „ | 310 976 t | „ |

[1]) Für 1911 ist der Durchschnitt für das km nicht angegeben, da die Durchschnittslänge der Linie für dieses Jahr nicht bekannt war.

Die letzte Kapitalserhöhung der Gesellschaft erfolgte im Jahre 1910, wo im Juni 300 000 £ in Obligationen zur Zeichnung aufgelegt wurden, und zwar

150 000 £ zu 4 Prozent zum Kurse von 94 Prozent und
150 000 „ zu 5 Prozent „ „ „ 101,5 Prozent

beide Serien bis 1935 rückzahlbar.

Damit stellte sich das Obligationenkapital der Gesellschaft auf

£ 1 889 992/3/4 4 prozentige
„ 1 243 815 5 prozentige und
„ 79 200 5 prozentige bezw. 6 prozentige

nicht zur Konversion eingereichte alte Obligationen; zusammen £ 3 363 607/3/4 deren Dienst alljährlich £ 149 205/8/8 erfordert.

Das Aktienkapital wurde 1906 um £ 608 000 auf £ 1 800 000 erhöht. Beide Kapitalserhöhungen dienten zur Beschaffung von Mitteln für den Bau der Linie an den Egerdir-See.

Die kurzen Angaben, die über die Verhältnisse der Bahn gemacht werden konnten, zeigen, daß die englische Gesellschaft ihrer Aufgabe in großem Umfange gerecht geworden ist. Freilich darf man nicht dabei vergessen, daß sie eine der reichsten Gegenden der Türkei mit ihrem zweitgrößten Hafen, mit Smyrna, verbindet. Schon die Bevölkerungsdichte (oben S. 33) ist verhältnismäßig günstig, sodann sei an die Bemerkungen über den Baumwollanbau im Gebiet von Smyrna (oben S. 21) erinnert.

# Abschnitt VII.

## Société du chemin de fer Smyrne—Cassaba et prolongement.

Das Netz, das jetzt von der Société du chemin de fer Smyrne—Cassaba et prolongement betrieben wird, setzt sich aus dem sogenannten alten Netz mit den Linien

| | | |
|---|---|---|
| Smyrna—Alaschehir | 169 | |
| Magnesia—Soma | 92 | 266 km |
| Abzweigung nach Burnabat | 5 | |

und der Verlängerung Alaschehir—Afiunkarahissar 252,616 km zusammen. Diese beiden Teile sind bei der Betrachtung streng auseinanderzuhalten: das alte Netz ist Eigentum der türkischen Regierung und wird von der genannten Gesellschaft nur betrieben, die Verlängerung dagegen gehört ihr.

Der erste Teil des Netzes war von einer englischen Gesellschaft gebaut worden. Unter dem 4. Juli 1863 hatte Mr. Price eine Konzession zum Bau der Linie Smyrna—Cassaba (93 km) mit einer Garantie von 5 Prozent und ein Baukapital Ltq. 800000 erhalten. Diese Konzession wurde von ihm in die englische Gesellschaft eingebracht, die den Betrieb 1866 begann.

Eine Verlängerung der Linie bis nach Alaschehir (75 km) wurde im Jahre 1871 durch das Irade vom 4. August vorgeschrieben; der Bau erfolgte in der Regie der Regierung. Den Betrieb dieser neuen Strecke übernahm die englische Gesellschaft im März 1875 auf 16 Jahre; sie hatte keinerlei Zahlungen dafür an die Regierung zu leisten, die ihrerseits keine Garantie gewährte. Dafür sollte aber nach Ablauf der sechzehn Jahre am 1./13. März 1891 auch die 93 km lange Strecke

[1]) Young Bd. IV S. 189 f; Du Velay S. 580 f; Morawitz S. 291; Geschäftsberichte der Gesellschaft.

Smyrna—Cassaba, die Eigentum der Gesellschaft war, unentgeltlich in in den Besitz der türkischen Regierung übergehen.[1])

Dieser Betriebsvertrag wurde durch ein Abkommen vom Jahre 1885 dahin geändert, daß die eine Hälfte der Roheinnahmen der Linie der Gesellschaft für ihre Betriebsführung zufallen, die andere Hälfte aber als Sicherheit für pünktliche Zahlung der Zinsen und Amortisationsquote eines Darlehns von £ 500 000 dienen sollte, das die Gesellschaft der Regierung gewährt hatte.

1887 bis 1890 baute dann die Gesellschaft auf Rechnung der Regierung eine Zweiglinie von 92 km Länge von Magnesia gegen Norden nach Soma, wobei für den Bau eines jeden km die feste Summe von 125 000 fr angesetzt war. Sie erhielt den Betrieb auch dieser Strecke gegen 50 Prozent der Roheinnahmen; die anderen 50 Prozent sollten dem Dienst für Verzinsung (6 Prozent) und Tilgung (1 Prozent) des Baukapitals der Strecke verpfändet bleiben. Auch sie sollte am 1./13. März 1891 unter der Voraussetzung in die freie Verfügung der Regierung zurückfallen, daß der Staat seine Schulden an die Gesellschaft begleiche. Diese Schuld hatte 1890 die Höhe von Ltq 2 207 584 erreicht.

Die Regierung hatte nun am 1. März 1891 den Wunsch, ihre Schuld der englischen Gesellschaft gegenüber zu bezahlen und so die Verfügung über das Netz zu erhalten. Dies durchzuführen erbot sich Nagelmakers, der an der Spitze eines französisch-englischen Syndikates stand.[2]) Darüber kam es zu langwierigen Verhandlungen, die bis Anfang 1893 dauerten und dann ihr endgültiges Ergebnis in der Konzessionsurkunde fanden, die am 4. Februar 1893 Herrn Nagelmakers verliehen wurde.[3])

Die Konzessionserteilung hatte zur Voraussetzung, daß Nagelmakers die Verbindlichkeiten der türkischen Regierung gegenüber der englischen Gesellschaft löste und der Regierung die Generalquittung der Gesellschaft darüber vorlegte. Das geschah auf Grund einer Zahlung von 36 000 000 fr.

Die Gegenleistung der Regierung bestand dann in folgendem:

a) es wurde dem Konzessionär der Betrieb der der Regierung gehörigen und vorher von der englischen Gesellschaft betriebenen Linie

[1]) So die Darstellung bei Morawitz S. 391; Young spricht hier immer von einem Recht der Regierung, die Bahn an dem Datum zu kaufen, diese Darstellung stimmt aber mit den Vorgängen von 1893 nicht überein, siehe unten.

[2]) Morawitz-Schweitzer S. 435.

[3]) Dieser hatte dabei noch auf eine ihm früher erteilte Konzession Panderma-Konia verzichtet (Morawitz-Schweitzer a. a. O.)

Smyrna—Alaschir, Magnesia—Soma und Smyrna-Burnabat, im Ganzen 266 km, übertragen,

b) der Konzessionär erhielt die Erlaubnis zum Bau und Betrieb der Verlängerungsstrecke Alaschehir—Afiunkarahissar und somit den Anschluß seines Betriebsnetzes an die Anatolische Bahn, Strecke Eskischehir—Konia. Diese Strecke sollte nicht eher eröffnet werden, als die Linie Eskischehir—Afiunkarahissar der Anatolischen Bahn fertig gestellt wäre; diese Bestimmung war wegen der Garantie hinzugefügt, die die Regierung versprochen hatte.

Nagelmakers übertrug seine Rechte an eine Gesellschaft, die sich zu diesem Zwecke unter der Firma Société Ottomane du chemin de fer Smyrne—Cassaba—Afioun Karahissar bildete.

Zum Zwecke der Ablösung der Regierungsschulden bei der englischen Gesellschaft und des käuflichen Erwerbes des Materials, der Vorräte usw. wurde eine Obligationsanleihe ausgegeben, der Emprunt Rachat Cassaba. Sie belief sich auf 113 120 4prozentige Obligationen von nom. je 500 fr, von der Banque Ottomane zum Kurse von 94,6 % in London begeben, sodaß sich das Barerträgnis auf 47 300 000 fr belief.

Für den Dienst dieser Anleihe, die in 99 Jahren getilgt sein muß,[1] (die Konzession ist auf 99 Jahre erteilt), wurde auf Grund der Konzession vom 22. 2. 1893 die Hälfte der Roheinnahmen des sog. alten Netzes bestimmt. Die Bedürfnisse für diesen Dienst belaufen sich auf Ltq 101 640 oder 2 310 000 fr. Zur Sicherheit dafür, daß die halben Roheinnahmen des Netzes diese Summe erreichen, oder daß der Betrag, der an ihr noch fehlen sollte, gedeckt werde, wurden die von der Dette Publique verwalteten Zehnten des Regierungsbezirks Aidin verpfändet.

Wenn nun also gesagt wird, die Regierung garantiere bei diesem (alten) Netz dafür, daß die halben Roheinnahmen 2 310 000 fr erreichten, so ist diese Garantie nicht mit den Kilometergarantien in eine Reihe zu stellen. Die Garantie hat hier ihren Grund in dem Anleihegeschäft, das die Regierung mit der neuen Gesellschaft machte, indem sie durch sie die freie Verfügung über das Netz gewann und den Betrieb dann wieder der Gesellschaft überließ.

Der Vorteil für die Gesellschaft bei diesem auf 99 Jahre laufenden Betriebsvertrage besteht nun darin, daß sie keinerlei Pacht in bar zu zahlen hat, daß sie aber anderseits für ihre Betriebskosten sich nur an die andere Hälfte der Roheinnahmen halten kann: die erste Hälfte ließe sich vielleicht als die Pachtsumme bezeichnen. Dabei darf man

[1]) Am 1. August 1912 waren 2441 Stück = 1 220 500 fr getilgt (Annuaire des valeurs 1913, S. 1437).

aber nicht vergessen, daß das Ergebnis des Emprunt Rachat Cassaba nicht ausschließlich an die englische Gesellschaft gezahlt wurde. Die Forderungen an die Regierung hatten sich für diese auf Ltq 431 000 oder fr 32 483 700 belaufen (1 Ltq = 22,70 fr gerechnet). Der Rest (47 300 000 — 32 483 700 =) 14 816 300 fr hatte nicht nur zur Übernahme von Betriebsmaterial und Vorräten gedient, sondern auch zur Verbesserung des ganzen Betriebes; sodann brauchte die neue Gesellschaft keine großen Aufwendungen einerseits und Verzinsung andererseits zu tragen, da sie ja schon das rollende Material vorfand.[1])

NB. Bei den Zahlenangaben wurden Youngs Angaben zu Grunde gelegt. (Bd. IV. S. 189 ff.); Morawitz S. 391 spricht statt einer Annuität von 101 640 von einer solchen von Ltq 91 600. Diese Summe ergiebt in Franks umgerechnet nur etwa 2 081 819, während die erste Summe von 101 940 Ltq die in den verschiedensten Nachrichten erwähnte garantierte Summe von rund 2 310 000 fr ergibt.

Die Bestimmung, die Gesellschaft sollte die eine Hälfte der Roheinnahme des alten Netzes als Entschädigung für die Betriebskosten erhalten, soll nach Art. 29 der Konzessionsurkunde vom 22. Februar 1893 nur für die ersten 50 Jahre gelten, während der dann noch verbleibenden 49 Jahre bis zum Ablauf der Konzession erhält die Gesellschaft 45 Prozent, die Regierung 55 Prozent. Die Gesellschaft wird aber auch dann wie vorher den auf die Regierung entfallenden Teil miteinkassieren und aus ihm die als Annuität gewährleistete Summe von 2 310 000 fr vorwegnehmen, und auch die Zehnten von Aidin bleiben wie vorher weiter für diese Summe von 2 310 000 fr verhaftet.

Die Regierung hat sich das Recht vorbehalten, nach 30 Jahren den Betrieb der Strecken des alten Netzes gegen Zahlung von jährlich 50 Prozent der Durchschnittsroheinnahme der letzten fünf Jahre selbst zu übernehmen, wobei diese Summe nicht geringer sein darf als die garantierte Annuität von 2 310 000 fr. Diese Zahlungen würden von der Regierung bis zum Ablauf der Konzession zu leisten sein.

Während die Société Ottomane du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement auf Grund der ihr von Nagelmakers abgetretenen Konzession nur den Betrieb des alten Netzes unternahm, übertrug ihr dieselbe Konzession auch das Recht, die Verlängerung

---

[1]) Durch Art. 32 der Konzession wurde freilich Nagelmakers verpflichtet, innerhalb zweier Jahre seit Übergabe der Linie auf seine Kosten an ihr Vergrößerungs-, Verbesserungs- und Erneuerungsarbeiten vorzunehmen bis zur Höhe von 2 500 000 fr Ausgabe. Aber die Gelder dafür scheinen aus dem von der Regierung bedienten Emprunt Rachat Cassaba genommen zu sein.

Alaschehir—Afiunkarahissar für eigene Rechnung zu bauen und zu betreiben. Der Bau dieser 252,616 km langen Strecke, die den Anschluß an die Anatolische Bahn darstellt, wurde im Dezember 1897 (sechs Jahre vor dem offiziellen Endtermin) fertig.

Die Geldmittel zum Bau wurden durch eine 4prozentige Obligationenanleihe von 155 000 Stück zu 500 fr aufgebracht, wobei man die Baukosten auf 280 000 fr für 1 km ansetzte. Begeben wurden von diesen 155 000 Stücken 1895 140 000 Stück, zu welchem Kurs, war nicht festzustellen. The London Exchange Intelligence 1903 spricht von einem Kurse von 86½ Prozent, dann würde die Gesellschaft 60 550 000 fr erhalten haben für nom. 70 000 000 fr; Du Velay nennt einen Kurs von 72 Prozent = 50 400 000 und Morawitz endlich von 84,5 Prozent = 59 150 000, der Annuaire des valeurs 1913 einen von 86,50 Prozent = 90 550 000 fr.

Die Obligationen sollen in 95 Jahren getilgt werden.[1])

Die Sicherheit für die Obligation liegt darin, daß die Regierung für die Neubaustrecke eine Kilometergarantie gewährt hat. Sie gewährleistet eine Roheinnahme von Ltq 830,76 oder etwa 18 500 fr für das km. Für pünktliche Zahlung der dadurch erforderlichen Beträge haften die Zehnten der von der Bahn durchzogenen Regierungsbezirke, die von der Dette Publique verwaltet werden. Sollten die km Roheinnahmen Ltq 830, aber nicht Ltq 967 übersteigen, so erhält die Regierung 25 Prozent des Überschusses über 830 Ltq; sollten sie noch über 967 Ltq hinausgehen, so erhält die Regierung Ltq 22 und 40 Prozent des Überschusses über Ltq 967.

Der Kursstand der Anleihen der Gesellschaft ist, wie die Tafel X zeigt, für 4prozentige Obligationen als günstig zu bezeichnen.

Als Gegenwert für die Verleihung der Garantie erscheint auch hier die Bestimmung, daß die Regierung mit Ablauf der Konzession das Eigentum an den von der Gesellschaft gebauten Linien erhält; auch hier ist ein vorzeitiger Rückkauf gegen Zahlung einer jährlichen Entschädigungssumme vorgesehen, die gleich der halben Höhe der Durchschnittseinnahmen der letzten fünf Jahre, aber nicht weniger als 11 500 fr sein soll.

Das eigene Kapital der Gesellschaft beträgt 16 000 000 fr, von dieser Summe sind aber nom. 2 500 000 fr Gründeranteile, die Herrn Nagelmakers für die Einbringung der Konzession gewährt wurden, sodaß ein Eigenkapital von höchstens 13 500 000 fr bar in Frage kommt.

---

[1]) Am 1. August 1912 waren 3 065 Stück = nom. 1 532 500 fr getilgt (Annuaire S. 1438).

Ihm stehen an Leihkapital 56 560 000 und 70 000 000 fr gegenüber: Die Gefahr des Unternehmens liegt zum größten Teil auf dem Inhaber der Obligationen.

Die Gesellschaft hat den Betrieb der Linie nicht selbst übernommen, sondern ihn der Régie générale des chemins de fer übertragen, die schon den Bau der Linie Alaschehir—Afiunkarahissar für die Gesellschaft ausgeführt hatte. Die Grundlage des Betriebsvertrages ist folgende:

Der verfügbare Gewinn wird aus den Roheinnahmen beider Linien (d. h. beim alten Netz natürlich nur die Hälfte dieser), ermittelt, von denen die allgemeinen Verwaltungskosten der Régie générale mit einer Pauschalsumme von 70 000 fr und die nötigen Betriebsausgaben abgezogen werden. Aus der so gefundenen Summe wird genommen

a) die zur Verzinsung und Tilgung der Obligationen (2. Serie, für das Verlängerungsnetz) und etwaiger sonstiger Anleihen nötige Summen; darnach

b) 640 000 fr als 4 Prozent des A.-K. von 16 000 000 fr, die an die Aktionäre verteilt werden.

Erst von dem, was darnach noch übrig bleibt, erhält die Régie générale 50 Prozent, das andere die Société.

Bei Beurteilung dieser Abmachungen muß man zweierlei berücksichtigen:

a) für die Verlängerungsstrecke von 252 616, d. h. ungefähr das halbe Netz, ist eine sehr hohe Kilometergarantie gegeben (18 500 fr), die natürlich unter die Roheinnahmen mit zu rechnen ist. Das Unsichere, das Risiko für die Régie générale liegt nur bei

b). Von den Roheinnahmen des alten Netzes sind nur 50 Prozent verfügbar, die anderen 50 Prozent dienen ja der Verzinsung und Tilgung des Emprunt Rachat Cassaba. Dafür ist aber andererseits der Betrag der Obligationen, die zu verzinsen und zu tilgen sind aus den Betriebsergebnissen, um den des Emprunt vermindert.

Der Betriebsvertrag, der ursprünglich bis 1912 lief, wurde 1910 bis Ende 1927 verlängert.

In neuester Zeit ist eine Ausdehnung des Netzes um 190 km durch den Bau der Linie Soma — Balikessir — Panderma, der auch von der Régie générale des chemins de fer ausgeführt wurde, eingetreten. Durch diese Linie ist Smyrna der Hauptstadt Konstantinopel sehr viel näher gerückt. Die Fahrt bis an das Marmarameer soll von Smyrna aus 8 Stunden erfordern, eine Verbindung der Endstation Panderma mit der Hauptstadt ist auch vorgesehen.[1])

[1]) Board of trade Journal v. 26. 10. 1911 (S. 183 Bd. 75).

Über diese Linie, die Ende 1912 dem Verkehr übergeben worden ist, haben lange Verhandlungen geschwebt, die sich hauptsächlich um die Garantiefrage drehten. In dem am 17./30. Juli 1910 unterzeichneten Konzessionsvertrage wurde dann eine Einigung auf der bei der Bagdadbahn erörterten Grundlage erzielt. Die Gesellschaft erhielt von der Regierung 77 832 Stück 4 prozentiger Staatsschuldverschreibungen von nom. je 500 fr = nom. 38 116 000 fr., deren Dienst der Regierung obliegt, während die Gesellschaft mit ihrem ganzen Vermögen dafür haftet. Die Tilgung geschieht mit einem Anteil von 0,16 715 Prozent in 82 Jahren. Sie soll ebenso wie die Verzinsung der Anleihe aus den Roheinnahmen der neuen Strecke erfolgen. Was über den Bedarf der Staatsanleihe vorhanden ist, dient in erster Linie dazu, der Gesellschaft die Betriebskosten zu erstatten. Die Höhe dieser Kosten wird durch folgende Formel festgestellt:

$$2\,300\,L + 0{,}20\,R + 0{,}80\,T + 0{,}90\,H,$$

wobei bedeutet L die Länge der Linie in km, R die gesamten Roheinnahmen in fr ausgedrückt mit Ausnahme der Abtragsgebühr (Hamalage) auf den Stationen (Hamal=Lastträger), T die Zahl der nutzbaren Zugkilometer, die von Personen-, Güter- und gemischten Zügen zurückgelegt werden, H die Roheinnahme in fr aus dem Abtragen der Güter auf den Stationen.

Die Regierung verpflichtet sich, der Gesellschaft einen Ausfall der Betriebskosten bis zu der obigen Höhe zu decken, wenn die Roheinnahmen nicht ausreichen sollten. Was deshalb von der Regierung gezahlt werden sollte, wird auf ein Konto „Insuffisances supportées par l' Etat“ geschrieben und ist mit 4 Prozent zu verzinsen. Diese Zuschußpflicht der Regierung besteht aber nur während der ersten zehn Betriebsjahre. Was nach diesen zehn Jahren etwa an der Betriebskostensumme nicht aus dem Rohgewinn gedeckt werden kann, wird in einem anderen Konto „Insuffisances supportées par la Société“ mit 4 Prozent Zinsen jährlich gebucht. Die Bedeutung dieser beiden Konten zeigt sich bei der Verteilung des nach Bezahlung des Anleihedienstes und der Betriebskosten von den Roheinnahmen verbleibenden Betrages, von dem in der Regel je 50 Prozent an die Regierung und an die Gesellschaft fließen sollen; solange aber noch eine Belastung in den beiden Konten vorhanden ist, muß der Überschuß zu ihrer Abbürdung verwendet werden. Die Stellung der Gesellschaft ist also in höherem Maße eine ungewisse als bei der Bagdadbahn, die wenigstens immer einen Betriebskostenzuschuß von 4 500 fr auf 1 km erhält. Hier sind die Betriebskosten nur für die ersten 10 Jahre

sicher gestellt, hinterher muß die Gesellschaft etwaige Ausfälle aus den Ergebnissen der folgenden Jahre decken; sie kann dies aber erst, nachdem vorher die Zuschüsse, die sie von der Regierung etwa in den ersten zehn Betriebsjahren erhalten hat, und die im Konto „Insuffisances supportées par l' Etat“ erscheinen, aus derselben Quelle zurückgezahlt worden sind.

Dem größeren Risiko, das in dieser Regelung liegt, steht die stärkere Beteiligung der Gesellschaft am Betriebsgewinn gegenüber. In der Formel, die die Höhe der Betriebskosten darstellt, findet sich z. B. an erster Stelle „2 300 £“, d. h. eine Summe von 2 300 fr auf jedes km, hinzu kommt 1/5 der Roheinnahmen. Bestimmtere Angaben über das Verhältnis, in welchem der Betrag der Betriebskosten zu den Roheinnahmen steht, lassen sich aber natürlich nicht machen, da die anderen Faktoren T und H nicht bekannt sind. Die Beteiligung am Reingewinn ist auch günstig, wenn man bedenkt, daß die Gesellschaft die Linie mit Staatskredit gebaut hat.

Die erwähnte Staatsanleihe ist im Februar 1911 mit Erfolg begeben worden. Man erwartet von der Bahn, deren Bau zeitweilig durch den italienisch-türkischen Krieg gestört wurde, ein gutes Ergebnis. Sie wird besonders auch auf Mineraltransporte rechnen können; so liegen 71 km von Panderma bei Demirkapu reiche Antimonminen 40 km von Kara Biga bei Karabagh Bleisilberbergwerke.[1])

Das Netz der Gesellschaft ist durch eine kurze Strecke von 1,548 km in Afiunkarahissar mit der Anatolischen Eisenbahn in Verbindung gebracht worden; der Übergangsverkehr zwischen beiden Netzen ist stark. Es betrug nämlich die Roheinnahme der Verbindungslinie auf 1 km berechnet: 1909 7 395, 1910 15 700 und 1911 22 267 fr.

Auf der gesamten Strecke zeigt sich ein langsames Ansteigen des Verkehrs. Die Roheinnahmen haben aber — von 3 Jahren auf dem alten Netz abgesehen — noch nicht ausgereicht, um die Regierung von der Verpflichtung zur Garantieleistung zu befreien. Wie die Tafel XI zeigt, war auf dem neuen Streckenstück die Kilometerroheinnahme im günstigsten Jahre 1911 7 295,13 fr, garantiert ist aber eine solche von 18 500 fr. Die Aussichten auf eine baldige Erreichung dieser Einnahme sind nur gering.

Näheren Aufschluß über den Verkehr auf den Linien der Gesellschaft geben die Tafeln XI und XII.

Dank der Regierungszuschüsse konnte die Gesellschaft im allgemeinen eine befriedigende Dividende verteilen; diese beträgt seit

---

[1]) Österr. Mon.-Schr. f. d. O. 1912 S. 14.

1904 5 Prozent; 1897 war sie 2 Prozent; 1898 5 Prozent; 1899 4 Prozent; und 1900 — 1903 4 ½ Prozent.

Bei einem Vergleich mit den deutschen Gesellschaften zieht die Société du chemin de fer Smyrne—Cassaba et prolongement den Kürzeren. Auf den Unterschied in der Mittelbeschaffung ist schon hingewiesen. Hier sei noch der Stand der Reserven der Gesellschaft am 31. Dezember 1911 angeführt. Es betrug:

| | |
|---|---|
| die statutenmäßige Reserve | 552 000 fr |
| die für Kursverluste | 330 000 „ |
| die Spezialreserve | 1 980 000 „ |
| die Tilgungsreserve | 425 000 „ |

die Spezialreserve wurde in den letzten Jahren regelmäßig um 200 000 fr vermehrt.

Im einzelnen läßt sich ein Vergleich natürlich nicht durchführen. Bemerkt sei nur noch, daß es als ein Mangel an eigenem Unternehmungsgeist aufgefaßt werden könnte, wenn die Gesellschaft ihr ausgedehntes Netz (517 km, zu denen seit Ende 1912 noch 190 hinzugekommen sind) nicht selbst betreiben wollte. Die Erwägungen, die zur Übernahme des Betriebes auf der Bagdadbahn durch die Anatolische Eisenbahngesellschaft führten, Vereinfachung der Leitung, geringere allgemeine Verwaltungsunkosten, können hier nicht Platz greifen; auch von einer Teilung des Risikos ist kaum zu sprechen, da ja eine feste Einnahme in den Garantiezahlungen gegeben ist.

---

Die Leistungen und Erfolge der einzelnen in der asiatischen Türkei arbeitenden Eisenbahngesellschaften bieten kein einheitliches Bild, sie zeigen vielmehr große Abweichungen und Verschiedenheiten und fordern dadurch auf, sie untereinander zu vergleichen. Dabei zeigt es sich, daß die von deutscher Seite ins Leben gerufenen und geleiteten Unternehmungen der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der Bagdadbahngesellschaft an erster Stelle stehen. Die Anfechtungen, denen sie bei ihrer Gründung und späterhin unterlagen, mußten, soweit sie sich auf wirtschaftlichem Gebiet bewegten, verstummen; der Vorwurf, die deutschen Unternehmer strebten bei ihrem Bemühen um die Erlangung der Bahnkonzessionen nur den ihnen in der Kilometergarantie winkenden Gewinn an und würden deshalb bei der Betriebsführung der Bahn danach trachten, die Regierung immer in der Garantiepflicht zu lassen, ist durch die Tatsachen widerlegt worden.

Dieses Ergebnis, dessen Einzelheiten bereits oben ausgeführt wurden, ist eine Folge des unermüdlichen Bemühens der deutschen

Gesellschaft, nicht nur ihre Betriebsführung auf der Höhe der Leistungsfähigkeit zu halten, sondern auch den Anbau der von der Bahn durchzogenen Gebiete zu heben. Sie wollte auch die Lehrmeisterin des Landes werden. Die Früchte einer solchen zielbewußten und weitausschauenden Tätigkeit, die bald nach Gründung der Gesellschaft schon zur Einrichtung eines besonderen Kulturdienstes, zur Unterstützung der Anstrengungen der türkischen Regierung um die Hebung der Landwirtschaft führte, sind nicht ausgeblieben. Wie weit der Wunsch nach Hebung des Landes bei der Gesellschaft ging, erhellt wohl am klarsten daraus, daß sie sich unter Verzicht auf einen besonderen Unternehmergewinn bereit finden ließ, die großen Bewässerungsanlagen in der Ebene von Konia mit eigenen Mitteln für Rechnung der Regierung auszuführen und daß sie ferner die Vorarbeiten für die Bewässerung der Ebene von Adana unternahm.

Nur die von Engländern geleitete Smyrna—Aidin Railway Co hält den Vergleich mit der Anatolischen Eisenbahngesellschaft aus. Sie gedeiht sogar, ohne eine Regierungsgarantie zu erhalten. Dieser Umstand mindert aber nicht die Bedeutung, die der deutschen Unternehmung zukommt, und gestattet insbesondere nicht ein abfälliges Urteil über die Notwendigkeit der Kilometergarantien. Denn es ist zu bemerken, daß die englische Gesellschaft ursprünglich auch eine Garantieberechtigung hatte, daß sie in ernste Schwierigkeiten wegen des Ausbleibens der Garantiezahlung geriet, und erst dann eine glücklichere Entwicklung nahm, als sie ihr Netz durch den Bau von Nebenlinien und Verlängerung der Hauptstrecke vervollständigt hatte. Es kommt hinzu, daß die Gesellschaft gerade den am günstigsten ausgestatteten Teil der asiatischen Türkei bedient.

Beide Gesellschaften, die deutsche und die englische, zeichnen sich vor den anderen, den französischen, durch ihre Geldbeschaffungspolitik aus; gerade hierin ist ein Grund ihrer Erfolge zu erblicken. Ein wie starkes Vertrauen die Gründer in die Lebensfähigkeit der neu zu gründenden Gesellschaft setzten, kommt schon in der Art zum Ausdruck, wie die Mittel beschafft werden. Ein sehr großer Teil des Bedarfes wird durch Aktien gedeckt, während die übrigen Bahngesellschaften darauf ausgingen, alle Gefahr der Unternehmung nach Möglichkeit dem Inhaber der Obligationen aufzubürden. So steht z. B. bei der Anatolischen Eisenbahngesellschaft einem Obligationenkapital von 210 Millionen Franken ein Aktienkapital von 130 Millionen Franken gegenüber, und bei der Smyrna—Aidin Railway Co kommen auf £ 1 800 000 Aktienkapital rund £ 3 360 000 Obligationen. Bei der Bahn Mudania—Brussa betrugen dagegen die bar gezahlten Aktien (nom. 500 000) nur ein

Zehntel des Nennwertes der Obligationen, nämlich 5 000 000 fr. Auch bei der Société du chemin de fer Smyrna—Cassaba et prolongement ist das Verhältnis ein ungünstiges. Selbst wenn von dem Emprunt Rachat Cassaba absieht (56 560 000 fr zum Kurse von 83,66 Prozent begeben), so bleiben auf 13 500000 fr Aktien (+ 2500 000 fr Gründeraktien)noch 70 Millionen fr Anleihe. Das Streben der leitenden Kreise der Société du chemin de fer Damas—Hamah et prolongement endlich, alle Mittel durch Ausgabe von Obligationen aufzubringen, ist im Abschnitt VIII geschildert.

Daß eine Bahn, die fast ausschließlich mit Anleihekapital oder gar zum Teil mit Bankkredit erbaut worden ist, in Schwierigkeiten geraten muß, liegt auf der Hand. Nur die damit zusammenhängende Verteuerung der Anlage kann es erklären, daß die letztgenannte Bahngesellschaft trotz der hohen Roheinnahme auf ihrer Strecke Beirut—Damaskus keinen nennenswerten Gewinn zu erzielen vermag. Die mangelnde Kapitalsausrüstung war auch der Hauptgrund für die Ertraglosigkeit der Mersina—Tarsus—Adana-Bahn. Sobald aber mit dem Erscheinen der Anatolischen Eisenbahngesellschaft 1906 eine zielbewußte und opferwillige Neugestaltung der Bahn einsetzte, erschien auch der wirtschaftliche Erfolg. Die Unternehmungsfreudigkeit also hat bis jetzt manchen Gesellschaften gefehlt; erst ihr Vorhandensein erklärt es, warum die Anatolische Eisenbahngesellschaft auf ihren Linien einen solchen Aufschwung zeigt, während die Smyrna—Cassaba-Gesellschaft und die Damaskus—Hamah-Gesellschaft nur einen langsamen Fortschritt aufweisen. Der Mangel an Regsamkeit trat bei der letzten Gesellschaft deutlich gelegentlich der Konzessionserteilung für die Strecke Homs—Tripolis hervor und zeigt sich auch in dem Umstande, daß die erste Gesellschaft darauf verzichtet hat, den Bahnbetrieb selbst zu unternehmen, indem sie ihn einer Betriebsgesellschaft überließ.

Schon jetzt überragen die Leistungen der Tatkraft, wie sie in den deutschen Eisenbahngesellschaften verkörpert ist, nicht nur der Güte, sondern auch dem Umfange des Gebietes nach, in dem sie sich entfalten können, in der asiatischen Türkei die der anderen Völker bei weitem. Dabei mußte sich der deutsche Unternehmungsgeist bis jetzt mit der Betätigung in einem doch immerhin beschränkten Umkreise begnügen. Der Ausbau der Bagdadbahn kam erst nach 1908 in stärkeren Fluß, und nach seiner Vollendung soll ja die Hauptarbeit, die Hebung des Landes jenseits des Gebirges, erst beginnen. An dem glücklichen Erfolge kann nach den glänzenden Proben, welche das deutsche Unternehmen in Kleinasien im Wettbewerb mit Engländern und Franzosen ablegte, nicht gezweifelt werden. Die in der Politik begründeten Schwierigkeiten sind zum

größten Teil behoben, für die Tätigkeit der Gesellschaft bis Bagdad hin bestehen sie jedenfalls nicht mehr. Wie sehr sich die finanziellen Verhältnisse seit Beginn des Baues der Bagdadbahn verschoben haben, zeigt sich darin, daß die Geldgeber der Gesellschaft unter Leitung der Deutschen Bank für die Baukosten der Strecke El Helif—Bagdad auf Gewährung neuer Sicherheiten verzichten konnten, es zeigt sich aber auch darin, daß es in letzter Zeit zu einer Besprechung darüber kommen konnte, ob die französischen Kapitalskreise den deutschen ihre Beteiligung an der Bagdadbahngesellschaft übertragen wollten; die Leistungsfähigkeit der deutschen Gruppe einerseits und das Vertrauen in das Unternehmen andererseits ist also inzwischen so weit gestiegen, daß aus dem Bemühen früherer Jahre, den Deutschen, Franzosen und Engländern zur Verteilung der Gefahren gleiche Beteiligung zu bieten, das Gegenteil hervorgehen konnte, nämlich das Streben der Deutschen, allein die Kosten zu tragen.

Die Bautätigkeit der deutschen Gesellschaften wird mit Vollendung der Hauptlinie der Bagdadbahn noch nicht zu Ende sein; es sei an die mancherlei Bahnlinien erinnert, die schon die Bagdadbahnkonzession selbst vorsieht, die sehr wichtigen Zufuhrlinien in Assyrien und die Anschlußlinie über Chanekin nach Persien, sodann an die Strecke Adabasar—Bolu der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und an die großen Pläne, die der Erschließung Ostanatoliens und der Verbindung des dortigen zukünftigen Netzes mit der deutschen Linie gelten. Hinzu werden andere Unternehmungen treten, man denke an die Anatolische Handels- und Industriegesellschaft, an das der Bagdadbahngesellschaft verliehene Recht der Ausnutzung von Wasserkräften in den von ihr erschlossenen Gebirgsgegenden und besonders an die aussichtsreiche Ausbeutung der Petroleumvorkommen in Assyrien. Auch wird sich bald die Frage entscheiden müssen, ob und in welchem Umfang in Babylonien die alten Bewässerungsanlagen wieder hergestellt werden sollen; es ist nicht ausgeschlossen, daß die türkische Regierung nach den günstigen Erfahrungen, die sie mit der Koniabewässerung gemacht hat, hier wieder die Deutschen zur Mitarbeit auffordern wird.

Die Deutschen haben das Größte für die Erschließung der asiatischen Türkei geleistet; durch die jetzt schon beinahe vollendete Ausführung der Zentralbahn haben sie aber erst die Grundlage für eine gedeihliche Entwicklung des ganzen Wirtschaftskörpers gelegt. Sie können dafür den Anspruch erheben, in dem Genuß der rechtmäßigen Früchte ihrer Tätigkeit nicht gestört zu werden, d. h. sie dürfen verlangen, daß kein anderes Volk sie daran hindert, sich an dem kommenden Aufschwung des Landes, durch den sich dem Handel und Gewerbefleiß weite Absatzgebiete er-

schließen werden, zu beteiligen. Eine freie Entfaltung ihrer Kräfte wie bisher würde aber für die Deutschen in dem Augenblick in Frage gestellt werden, wo eine fremde Macht das Landgebiet der asiatischen Türkei anzutasten versuchen und damit den Anstoß zur Aufteilung des Ganzen geben würde Deutschland muß die Unverletzlichkeit der asiatischen Türkei zum Grundsatz seiner Politik machen und jeden Vorstoß anderer Mächte gegen diesen Grundsatz für eine gegen Deutschland gerichtete unfreundliche Handlung erklären.

# Abschnitt VIII.

## Société Ottomane du chemin de fer Damas-Hamah et prolongement.[1]

Die Eisenbahngesellschaft, die sich jetzt Société Ottomane du chemin de fer Damas-Hamah et prolongement nennt, hat ihren Titel entsprechend ihrer allmählichen Entwicklung sehr oft geändert.

Ihr Netz setzt sich aus zwei Abschnitten zusammen, von denen der eine, der ältere, in Schmalspur gebaut, die Strecke Beirut—Rajak—Damaskus—Mserib, die sogenannte Hauranbahn umfaßt, während der andere Abschnitt von Rajak ausgehend in Vollspur gebaut das fruchtbare Nordsyrien in nördlicher Richtung durch die Strecke Rajak—Homs—Hamah—Aleppo erschließt und in der Linie Tripolis—Homs ans Mittelmeer reicht. Das ältere Netz (Spurweite 1,05 m) hat eine Länge von 249 km, das neuere eine solche von 433 km.

Schon am 20. Juli 1857 hatte eine französische Gesellschaft die Konzession erhalten, eine Fahrstraße von Beirut nach dem Handelsplatze Syriens, nach Damaskus, zu bauen. Der Bau wurde 1863 fertig, der Betrieb, der auf Grund eines von der Regierung bestätigten Tarifes sich abwickelte, hatte für die Société de la route Beyrouth-Damas in der ganzen Zeit von 1863—1894, wo er an die Soc. des chemins de fer Ottomans économiques (s. u.) ging, günstige Resultate ergeben.

So stellte sich beispielsweise das Ergebnis des Jahres 1890 bei einem Kapital von 3 569 438 fr folgendermaßen

| Bruttoeinnahme | Ausgabe | Nettoertrag | |
|---|---|---|---|
| 1 025 505,41 | 664 925,17 | 340 580,25 | und d. J. 1891 |
| 1 058 468,52 | 710 504,45 | 337 959,07 | der |

[1]) Du Velay S. 608 ff, Young S. 211 ff, Morawitz S. 397 f, Geschäftsberichte.

Betriebskoeffizient betrug 1890 65,7 Prozent und 1891 67,1 Prozent.[1])

Ähnlich günstige Erfolge erwartete man von einer Eisenbahn.

Durch einen Firman vom 9. Silkade[2]) 1308—1891 hatte Hassan Beyhum Effendi die Konzession erhalten, eine Linie Beirut—Damaskus zu bauen und zu betreiben. Die Konzession kann von der Regierung (wie üblich) nach dreißig Jahren gegen jährliche Zahlung einer Summe, die gleich ist der halben Höhe der Durchschnittsroheinnahme der letzten fünf Jahre vor dem Rückkauf, zurückerworben werden. Auch wurde gefordert, die Unterbeamten und Angestellten sollten türkischer Staatsangehörigkeit sein, die Gesellschaft selbst dem türkischen Gesetz und der türkischen Gerichtsbarkeit unterstehen. Diese Konzession übertrug der Erwerber an die französische Société Anonyme Ottomane de la voie ferrée Beyrouth-Damas.

Nun hatte schon im vorhergehenden Jahre, am 18. April, nach anderen am 20. Februar 1890, Joseph Mutran Effendi eine Konzession erhalten, die ihn ermächtigte, in Damaskus selbst Straßenbahnen zu betreiben und außerdem von Damaskus aus nach Süden in den Hauran hinein eine Bahn bis M'serib zu bauen. Diese Linie, die gegebene Ergänzung für die von Beirut nach Damaskus, überließ nun Mutran gleichfalls an eine Gesellschaft, an die belgische Soc. des Transways de Damas et voie ferreé Damas-Hauran.

Welche Entschädigung die Inhaber der Konzession von den genannten Gesellschaften für die Abtretung ihrer Rechte erhalten haben mögen, war nicht festzustellen; vielleicht war sie hoch oder vielmehr zu hoch bemessen, was interessant sein würde, wenn man die schlechten Ergebnisse der Linien damit in Verbindung bringen könnte.

Als am 30. 9. 1891 endgültig zum Bau einer Linie von Haifa durch den Hauran nach Damaskus eine Konzession erteilt war, fühlten sich beide Gesellschaften dadurch bedroht; den Gefahren der Konkurrenz glaubten sie durch eine Fusion besser begegnen zu können. Diese wurde von der Regierung genehmigt, Firman vom 10/22. Nov. 1891; ein Irade vom gleichen Datum setzte die Dauer beider Konzessionen gleichmäßig auf 99 Jahre vom 3/15. Juni 1891 ab fest. Die neue Gesellschaft konstituierte sich am 4. Juni 1892 unter ottomanischem Gesetze und unter dem Namen Sociéte des chemins de fer Ottomans économiques Beyrouth-Damas-Hauran. Ihr Zweck ist, die Strecke Beirut-Damaskus, Straßenbahnen in Damaskus und die Linie nach dem Hauran zu bauen und zu betreiben.

---

[1]) Morawitz-Schweitzer S. 444.
[2]) 17. Juni.

Die Verwertung der Konzession für die Linie Beirut-Damaskus setzte aber noch voraus, daß eine Auseinandersetzung mit der Société de la Route Beyrouth - Damas stattfand. Die Verhandlungen darüber gelangten am 31. Oktober 1891 zum Abschluß: Die Société de la Route trat an die damals noch sogenannte Soc. Anon. Ott. de la voie ferrée Beyrouth-Damas alle ihre Rechte und Privilegien gegen Zahlung von 6 250 000 fr nom. in Aktien der neuen Gesellschaft ab.

Das Kapital der Société des ch. d. f. économiques war auf 10 000 000 fr in 20 000 Aktien von je 500 fr festgesetzt worden. Von diesen Aktien dienten 12 500 Stück dazu, die Bedingungen dieses Vertrages mit der Soc. de la Route zu erfüllen, und weitere 1360 = nom. 680 000 fr dazu, die Passiva der beiden ursprünglichen Gesellschaften zu tilgen — die an Aktiven nichts als die Konzessionen besaßen. — Es blieben somit überhaupt nur (20 000 — 13860 =) 6140 Aktien übrig, auf die Einzahlungen geleistet wurden oder geleistet werden konnten. Nehmen wir an, diese wurden voll zu 100 Prozent eingezahlt, so ergibt sich: die Gesellschaft, die den Bau von rund 250 km zum Teil sehr schwieriger Gebirgsbahn unternehmen wollte, hatte zwar nominell ein Aktienkapital von 10 000 000 fr, aber in Wahrheit verfügte sie nur über 3 070 000 fr. Also weniger als das Kapital der Comp. de la Route betragen hatte!

Die Bahngesellschaft hatte dazu mit der Compagnie du port et des quais de Beyrouth am 5. März 1892 ein Abkommen getroffen, auf Grund dessen sie dieser 5 000 000 fr für notwendige Arbeiten an den Hafenanlagen vorstreckte, da sie natürlich ein Interesse daran haben mußte, daß die Verkehrsanstalten am Endpunkt ihrer Linie leistungsfähig waren. Aber eine direkte Verbindung mit den Hafenanlagen wurde doch erst im Jahre 1897 (4. Febr.) in die Wege geleitet, wo sich die Gesellschaft mit der Hafengesellschaft und dem Tramway libanais, (s. diesen unten), dahin einigte, daß dieser ihr den Bau einer kurzen Strecke von 2600 m vom Bahnhof Beirut ans Meer gestattete.

Die der Comp. du port vorgestreckten 5 000 000 fr wurden aus dem Erträgnis einer 3 prozentigen Obligationenanleihe von nom. 60 000 000 fr genommen. Diese war zu 3 Prozent verzinslich und wurde von der Banque Impériale Ottomane zu 260 fr nom. übernommen, also zu einem Kurs von 52 Prozent[1]), sodaß das Reinergebnis für die Bahngesellschaft 31 200 000 fr war. Von ihnen gingen ab die

[1]) Die Banque Ottomane emittierte sie dann selbst am 27. 1. 1892 zu 295 fr = 59 Prozent (Annuaire 1912, S. 1283), bei 60 000 000 fr nom. ein Unterschied von 4 200 000 fr!

5 000 000; es blieben der Gesellschaft als Mittel in bar an A.-K. 3 070 000 und aus der Anleihe 26 200 000, im ganzen 29 270 000 fr.

Eine Erhöhung des Aktienkapitals wurde 1893 um 5 000 000 vorgenommen; diese dienten aber dazu, die Konzessionen für die Vollspurstrecken Rajak-Hamah und Hamah-Aleppo von dem Konzessionär Mutran zu erwerben, (näheres s. u.)

Von den beiden Strecken war die von Damaskus nach Mserib im Hauran am 10. Juli 1894 dem Verkehre eröffnet worden; am 4. Aug. 1895 auch die Strecke Beirut-Damaskus. Die Gedanken, diese Strecke in Normalspur auszubauen, hatte man wegen der dann zu erwartenden Kosten aufgeben müssen. Die Steigungen, die sie beim Überklettern des Libanon und Antilibanon zu überwinden hat, sind so groß, daß auf einer Strecke von 31 km Länge der Betrieb nur mit Hilfe des Zahnradbahnsystems überhaupt ermöglicht werden konnte. Die Stärke der Steigungen möge folgende Tabelle zeigen).[1]

| Stationen | Entfernung v. Beirut km | Meereshöhe | Stationen | Entfernung v. Beirut km | Meereshöhe |
|---|---|---|---|---|---|
| Beirut . . . . . | 0 | 16 | Tajak . . . . . | 66,0 | 929 |
| Habeth . . . . . | 7,1 | 81 | Jahfufe . . . . | 78,2 | 1 135 |
| Baabda . . . . | 9,8 | 204 | Serghaja . . . . | 87,6 | 1 369 |
| Dschamsur . . . | 12,8 | 389 | Sebibant . . . . | 98,6 | 1 206 |
| Areija-Schwit . . | 16,9 | 556 | Suk Wadi Barada | 115,3 | 1 008 |
| Aleih . . . . . | 12,2 | 820 | Der Kanun. . . . | 120,0 | 896 |
| Bhamdun . . . . | 27,2 | 1 073 | Ain Fidsche . . . | 124,2 | 818 |
| Ain Sofar . . . | 31,5 | 1 280 | Dschebede . . . . | 130,5 | 773 |
| Mredschat. . . . | 43,8 | 1 198 | Hame . . . . . | 134,6 | 771 |
| Dschebitha-Schtohra | 47,5 | 1 005 | Dummar . . . . | 137,9 | 720 |
| Mualaka-Sachle . | 56,0 | 922 | Damaskus . . . | 145,0 | 688 |

Die Kosten für beide Linien zusammen sollen 38 637 762 fr betragen haben.[2]) Es standen aber außer den 26 200 000 fr aus der Anleihe und etwaigen Einzahlungen auf die Aktien der Gesellschaft keine Mittel zur Verfügung. Sie hat also für den Bau allein schon weiteren Kredit bei Banken in Anspruch nehmen müssen. Diese Bankschulden belaufen sich nach der Bilanz vom 21. 12. 1899 auf 9 014 366,26 fr. Im Jahre 1896, 1 bezw. 2 Jahre nach Vollendung der Strecken, waren aber schon an Bankzinsen 209 510 fr zu zahlen. Nach den gezahlten Bankzinsen stellten sich überhaupt (in runden Zahlen) die Bankschulden bei Zinsfuß von 5 Prozent auf (Franken)

---

[1]) Archiv f. Eisenbahnwesen 1895, S. 1226).

[2]) Nachrichten f. H. u. I. 1908, Nr. 8.

| 1896 | 1897 | 1898 | 1899 |
|---|---|---|---|
| 4 190 000 | 6 250 000 | 7 230 000 | 7 950 000 |

bei Zinsfuß von 6 Prozent auf

| 3 500 000 | 5 200 000 | 6 230 000 | 6 630 000 |
|---|---|---|---|

Dementsprechend werden in den Geschäftsberichten der Gesellschaft als „Dette flottante“ aufgeführt:

| | | Von diesen Summen sind laut Gesch.-Bericht jedoch abzuziehen | |
|---|---|---|---|
| 1896 | 3 507 822,62 fr | | |
| 1897 | 4 128 311,04 „ | für 1897 | 3 741 093,45 |
| 1898 | 4 840 606,90 „ | „ 1898 | 3 872 833,26 |
| 1899 | 4 987 349,43 „ | „ 1899 | 3 989 775,67 |

welche Summen im Konto der Ligne du Nord aufgeführt sind als Aufwendung für die nördliche Strecke, deren Bau noch nicht einmal begonnen hatte!

Die Gründer der Gesellschaft waren also überaus leichtsinnig vorgegangen. Bei einem Ausgabekurs von 52 Prozent der 3 prozentigen Obligationen mußte die Gesellschaft das Geld, das sie wirklich erhielt (311 200000 fr), mit 5,76923 Prozent verzinsen. Sie mußten wissen, daß das Unternehmen kein gesundes werden konnte, wenn ihm solche Zinsverpflichtungen auferlegt wurden. Die Frage liegt nahe, weshalb sie ihm denn ein so geringes Aktienkapital gaben, wenn sie selbst glaubten, das Anlage-Kapital werde sich mit 5¾ Prozent verzinsen.

Die Enttäuschung für die leichtgläubigen Kapitalisten, die Obligationen erworben hatten, ließ nicht auf sich warten. Die Einnahmen der Linie Damaskus—Beirut waren kaum zufriedenstellend, die der Hauranbahn reichten knapp zur Deckung der Betriebsunkosten.

Bis zum 1. März 1893 hatte die Gesellschaft den Betrieb selbst geführt, vom 1. März an ging er auf sechs Jahre in die Hände der „Société Syrienne,“ über, die sich in finanzieller Hinsicht auf die Pariser Société des Batignolles und die Banque Ottomane stützen konnte. Unter deren Leitung ging der Betriebskoeffizient allmählich herab, aber eine Liquidation der Gesellschaft konnte doch nicht vermieden werden, besonders da die jährlichen Zahlungen der Regierung im Betrage von Ltq 33000 (s. u.) sich ihrem Ende näherten.

Die Finanzen der Gesellschaft hatten sich wie folgt gestaltet: (in fr[1])

| Jahr | Reingewinn | Obl. Dienst | Bankzinsen | Benötigte Summe | Es fehlten: |
|---|---|---|---|---|---|
| 1896 | 1 198 098 | 1 634 324 | 209 510 | 1 843 834 | 645 736 |
| 1897 | 1 593 767 | 1 633 818 | 312 276 | 1 946 094 | 259 327 |
| 1898 | 1 521 173 | 1 634 051 | 374 248 | 2 008 299 | 487 126 |
| 1899 | 1 658 534 | 1 639 565 | 397 777 | 2 137 342 | 379 008 |

[1]) Du Velay S. 612.

Die Bilanz lautete am 31. 12. 1899 nach Morawitz (S. 399).

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Aktiva** | | | |
| Erste Einrichtung . . | 44 069 029,55 | | |
| Kasse, Portefeuille u. Kautionen . . . . | 352 661,29 | | |
| Schuldner . . . . | 1 648 835,83 | | 46 070 526,67 |
| **Passiva** | | | |
| Anleihe von 1892 . | 26 200 000,00 | | |
| Schulden bei Banken | 9 014 366,26 | | |
| Verschiedene Schulden | 1 587 705,29 | | 36 802 071,55 |
| Überschuß der Aktiva | | | 9 268 455,12 |
| der darstellt das Aktienkapital | | 15 000 000 | 9 268 455,22 |
| abzüglich | | | |
| 1. der rückständigen Einzahlungen | 254 875,29 | | |
| 2. der Zahlungen, die noch auf neue Aktien zu machen sind | 3 358 350,00 | | |
| 3. der Verluste früherer Geschäftsjahre | 2 118 319,88 | 5 731 544,88 | 9 268 455,12 |

Warum die fehlenden Einzahlungen in Höhe von 3 613 225 fr von der Gesellschaft nicht eingefordert wurden, ist nicht verständlich.

Anfang 1900 ging die Gesellschaft in Liquidation. Eine Auseinandersetzung mit den Gläubigern erfolgte auf Grund eines Konkordates vom 21. März 1901, das am 22. April 1901 rechtskräftig wurde. Ausgeführt wurde die Aktion von der Banque Ottomane. Hauptgläubiger waren die Bank selbst, die Betriebsgesellschaft und die Société des Batignolles. Diese verzichteten auf die Hälfte ihrer Kapital- und Zinsforderungen; die andere Hälfte sollte ihnen im Lauf von 50 Jahren ohne Zinsen jährlich mit $^1/_{50}$ zurückerstattet werden. Anstatt dessen können sie jedoch auch Befriedigung der ganzen Forderung, also nicht nur der halben, erlangen, indem sie Obligationen, die neu zu schaffen sind, zum Nominalwert als Erfüllung nehmen.

Auch die Inhaber von Obligationen tauschen ihre Stücke gegen Stücke um, die auf den gleichen Betrag lauten, neu zu schaffen sind und höchstens mit 3 Prozent verzinst werden, wie die alten auch. Die Zinszahlung tritt jedoch erst ein, wenn das Gewinn- und Verlustkonto nach Abzug der unten zu erwähnenden Summen es gestattet.

Die Obligationäre werden durch ein Syndikat vertreten, das mit bestimmten Rechten der Gesellschaft gegenüber ausgestattet ist und erst

aufgelöst werden kann, wenn sämtliche Obligationen getilgt sind oder 10 Jahre hintereinander regelmäßig 3 Prozent Zinsen erhalten haben.

Um der Gesellschaft den Bau der Linie Rajak—Hamah — die Einzelheiten unten Seite 116 — zu ermöglichen, willigen die Obligationäre in die Ausgabe von 90000 Vorzugsobligationen zu 4 Prozent von je 500 fr nom. Die Gesellschaft muß sich dagegen Beschränkungen in der Verfügung über die Roheinnahmen gefallen lassen; sie sollen wie folgt verteilt werden:

Es gehen ab:

a) die Betriebsunkosten

b) die Generalunkosten zu Paris, die die Gen.-Verwaltung macht und das Obligationärsyndikat (für dieses letztere jedoch höchstens 12000 fr)

c) 1854000 fr für den Dienst der Vorzugsobligationen

d) endlich, soweit der Überschuß der Garantie es zuläßt, jährlich 420000 fr, die für die Bezahlung der Kosten der ersten Einrichtung der Linie Rajak—Hamah und dessen, was sonst dazu gehört, verwendet sind.

Von dem Rest behält die Gesellschaft zurück:

1) eine Summe, die ausreicht, um den Gläubigern, die nicht Obligationen in Zahlung genommen hatten, $^1/_{60}$ ihrer Forderungen zu bezahlen

2) 5 Prozent zur Bildung eines fonds de prévoyance bis zu einer Höhe von 500000 fr.

Von dem Rest endlich gehen 90 Prozent an die Inhaber der alten Obligationen und 10 Prozent an die Gesellschaft zu statutengemäßem Verbrauch. An die Gesellschaft sollen jedoch erst dann die 10 Prozent kommen, wenn die anderen 90 Prozent genügen, um den Obligationen eine Verzinsung von 10 fr (2 Prozent) zu geben; ermöglichen jene 90 Prozent es, mehr als 15 fr (3 Prozent) auf die Obligationen zu verteilen, so soll der Betrag, der nach Zahlung von 15 fr an jede Obligation noch übrig bleibt, zur Tilgung der Obligationen benutzt werden.

Sollte für die Gesellschaft der Teil von 10 Prozent zur Auszahlung kommen, so soll er so verteilt werden:

a. 5 Proz. Dividende an die Aktionäre

b. 5 Proz. in den Reservefonds. Vom Rest gehen

15 Proz. an die Verwaltung als Tantieme und

85 Proz. zur Verteilung an die Aktionäre als Superdividende.

Das Abkommen mit den Gläubigern hatte der Gesellschaft die Fortführung ihres Betriebes gestattet. Sie konnte jetzt auch die Erweiterung ihres Netzes vornehmen.

Schon am 30. 6. 1893 hatte Joseph Mutran Effendi, der seinerzeit die Konzession für die Linie Damaskus-Hauran an die damalige belgische Gesellschaft abgetreten hatte, eine neue Konzession zum Bau und Betrieb einer Strecke auf 99 Jahre erlangt, die von der Station Rajak der Linie Beirut-Damaskus nach Norden über Homs-Hamah nach Aleppo und von dort nach Biredjik am Euphrat gehen sollte. Gegen Zahlung von nom. 5 000 000 in Aktien der Soc. des chemins de fer économiques, die, wie oben erwähnt, neu geschaffen wurden, hatte er sie noch 1893 an diese Gesellschaft abgetreten. Irgend welche Vorstudien waren dabei noch nicht gemacht worden. Auf Grund des Besitzes der neuen Konzession änderte die Gesellschaft ihren Namen und nannte sich jetzt Société anonyme Ottomane du chemin de fer Beyrouth-Damas-Hauran et Birédjik sur l'Euphrate; eigentlich hatte sie den Namen Société des chemins de fer de la Syrie et de l'Euphrate annehmen wollen, was aber die türkische Regierung nicht gestattete.

Außer dem Bau der Linie an den Euphrat handelte die Konzession noch von Strecken, die etwa als eine Verbindung zwischen dieser Nordsüdlinie und dem Mittelmeer geplant werden sollten, und gab für sie dem Konzessionsinhaber ein Vorzugsrecht vor anderen Bewerbern. Ferner übernahm der Konzessionär die Verpflichtung, nötigenfalls auf Wunsch der Regierung von Biredjik am Euphrat an die damals ja schon geplante Bagdadbahn eine Linie zu bauen; gedacht war dabei an eine Strecke von Biredjik gen Norden nach Telek.

Die Strecke sollte vollspurig in zwei Abschnitten gebaut werden, nämlich zuerst von R a j a k nach H a m a h (188,23 km) und dann von dort an den Euphrat. Bei dem großen Wert, den sie für die Zentralgewalt in Konstantinopel haben mußte und der auch bei Bestimmungen über ihre Kriegsbrauchbarkeit zu Tage tritt — es wurden 12 Züge nach jeder Fahrtrichtung täglich verlangt — hatte die Regierung die Leistung einer Kilometergarantie versprochen, deren Betrag ursprünglich noch nicht festgesetzt worden war, dann aber auf 12 500 fr. bestimmt wurde. Von dem Ueberschuß über 12 500 sollten dann — wie üblich — 25 Prozent an die Regierung gehen. (Durch Art. 6 der Zusatzakte v. 28. Mai 1900 auf 50 Prozent erhöht).

Die Strecke Rajak-Hamah konnte aber erst im Jahre 1902 in Betrieb genommen werden. Die Regierung hatte nämlich den Aufschub ihres Baues um 5 Jahre, vom 1. Januar 1897 an gerechnet, gewünscht und in einem Zusatzakt vom 12. Oktober 1896 erreicht[1]). Als Ent-

[1]) Young S. 228.

schädigung für den Verzicht, der für die Gesellschaft ja materielle Bedeutung hatte, es sei an die zum Erwerb der Konzession erfolgte Erhöhung des Aktienkapitals von 10 000 000 fr auf 15 000 000 fr und an das Konto „de la Ligne du Nord" erinnert, erhielt sie jährlich Ltq 33 000 = 750 000 fr; diese Entschädigung sollte aus den Zehnten der sechs Regierungsbezirke, die zur Sicherstellung der Kilometergarantie für die zu bauende Strecke verpfändet waren und deren Verwaltung von 1897 (1313) an der Dette Publique übertragen wurden, nämlich der Bezirke Hauran, Hamah, St. Jean d'Acre, Lattakie, Damaskus und Tripolis (Syrien), gezahlt werden. Falls nach Ablauf der fünf Jahre, am 1. 1. 1912, die genannten Einnahmen zur Garantiezahlung genügen sollten, sollte die Gesellschaft gehalten sein, mit dem Bau zu beginnen. Die letzte Jahresrate, die zu zahlen war, wurde auf Grund eines Uebereinkommens zwischen Regierung und Gesellschaft auf die Hälfte ermäßigt, auf Ltq 16 500 = 375 000 fr etwa und 1901 pünktlich gezahlt.

Vorher war aber schon am 28. Mai 1900 eine zweite Zusatzakte geschlossen, die eine bedeutende Einschränkung der in der Konzession von 1893 gewährten Rechte brachte. Der Einfluß der mit den Deutschen wegen der Bagdadbahn gepflogenen Verhandlungen machte sich deutlich geltend. So werden über den Anschluß an die Bagdadlinie genauere Bestimmungen getroffen. Mit einer geringfügigen Aenderung heißt es wieder, die Gesellschaft habe auf Wunsch der Regierung die Anschlußstraße zu bauen. Aber ob sie auch nur über Hamah hinaus bauen darf, hängt jetzt ganz vom Belieben der Regierung ab, während es vorher ein Recht der Gesellschaft war, bis zum Euphrat vorzudringen. Ein Zeugnis für das Bestreben der Regierung, für ihr Lieblingsunternehmen, die Bagdadbahn, die Hände frei zu bekommen, ist auch die ausdrückliche Betonung, der Konzessionär dürfe höchstens bis zum Vereinigungspunkt mit der Bagdadbahn über Hamah hinaus vorwärts bauen, aber nicht über diese Bahn hinaus. Auch die alte Bevorzugung des Konzessionärs beim Bau von Zweiglinien ans Meer hat eine Aenderung erfahren: sie wird nur für den Teil Rajak-Aleppo aufrecht erhalten; die französische Gesellschaft hat aber nicht das Eintrittsrecht, wenn etwa die Bagdadbahn sich um die Konzession einer Linie ans Mittelmeer bemüht und sie erlangt. Durch diese Abmachung wurde überhaupt erst eine sichere Grundlage für die oben schon besprochene Bestimmung der Bagdadbahnkonzession gewonnen, zwischen Mersina und Tripolis eine Bahn an die Küste zu bauen, sowie für die Erteilung der Konzession Toprakkale-Alexandrette.

Die Entschädigung für die Gesellschaft bestand einerseits in einer Erhöhung der versprochenen Garantie für die Linie Rajak-Hamah von

12 500 fr auf 15 000 fr, die später für die ganze Strecke auf 13 600 für das km erhöht wurde (Art. 2 einer Zusatzakte vom 18. 5. 1905)[1]); sodann darin, daß nun der Bau der Strecke endlich beginnen konnte.

Dieser wurde der Régie générale des chemins de fer übertragen. Die Linie bis Hamah wurde im Juli 1902 fertig; die Verhandlungen über die Verlängerung der Linie bis Aleppo kamen bald darauf gleichfalls zum Abschluß, sodaß am 4. Oktober 1906 auch dieser Streckenteil eröffnet werden konnte. Den Betrieb übernahm die Régie générale auf 25 Jahre. Die Bahngesellschaft nannte sich seit 1900 entsprechend dem Artikel 10 der zweiten Zusatzakte: Société du chemin de fer Damas-Hamah et prolongement.

Eine neue Linie ist am 1. Juni 1911 noch dem Verkehr eröffnet worden, die Strecke Tell Bise (Homs)—Tripolis.

Der Verkehr hatte auf der Strecke Rajak-Beirut einen solchen Umfang angenommen, daß die Schmalspurbahn nicht mehr ausreichte. Im Winter gab es zudem infolge von ziemlich starken Schneefällen häufig Unterbrechungen im Betriebe, die Tage und Wochen lang dauerten. Der Umstand, daß die Linie starke, nur durch Zahnradbetrieb zu überwindende Steigungen besaß, kam störend hinzu. Das stärkste Hindernis bot aber der Zwang, in Rajak alle Transporte der Nordsüdstrecke auf die Schmalspurbahn umladen zu müssen. Bei diesem Umschlagverkehr kam es häufig zu Beschädigungen der Güter. Die Betriebsleitung, der man auch sonst noch Vorwürfe machte, versuchte, durch Einstellung neuer Lokomotiven und Wagen zu helfen, sie machte auch Studien über den Ausbau der Strecke Rajak—Beirut in Normalspur unter Benutzung eines Tunnels. Doch stellten sich die Kosten für den Tunnel allein nach dem gemachten Anschlag auf 20 000 000 fr, d. h. die Hälfte der Baukosten des ganzen Schmalspurnetzes.

Unter diesen Umständen wies alles auf den Bau einer zweiten Zufahrtstraße ans Meer. Für sie konnte nur die Strecke Homs-Tripolis in Frage kommen, die dann ja auch gebaut ist. Homs ist einer der wichtigsten Binnenmärkte Syriens, ungefähr in der Mitte zwischen den beiden Verkehrszentren Aleppo und Damaskus gelegen. Die Strecke bot einer Bahn keine besonderen Steigungen. Sie war auf der anderen Seite schon immer und auch seit Eröffnung der Bahn Rajak—Hamah—Aleppo noch ein viel begangener Handelsweg, dessen Bedeutung sich noch 1903 deutlich gezeigt hatte. Als nämlich in der zweiten Hälfte des Jahres 1903 Tripolis wegen Cholera unter Quarantaine war,

[1]) Die Bestimmungen über Rückkauf des Netzes verweisen auf die Abmachungen bei der Bagdadbahn (Art. 7 der zweiten Zusatzakte von 1900).

stiegen die Roheinnahmen der Strecken der Gesellschaft, die 1902 4 047 356 fr betragen hatten, auf 5 879 505 im Jahre 1903, d. h. um 45,26 Prozent, diese Steigerung ging freilich nicht ausschließlich auf jene Transporte zurück, da erst im Juli 1902 die Strecke Rajak-Hamah (188 km) dem alten Netz von 249 km hinzugefügt war. Völlig einwandfrei sind aber die Vergleiche mit der Roheinnahme der Jahre 1904—1906.

| Roheinnahme | 1904 | 1905 | 1906 |
|---|---|---|---|
| | 4 620 157 | 4 585 366 | 5 568 983 |
| weniger als 1903 | 1 259 348 | 1 294 139 | 310 522 |
| oder Abnahme in Prozent | —21,42 Proz. | —28,22 Proz. | —5,576 Proz. |

In den Ziffern 21,42 Proz. und 28,22 Proz. Abnahme zeigt sich ungefähr die Stärke, die der Ueberlandverkehr Homs-Tripolis hatte. Bei der Zahl für 1907 (—5,576 Proz.) ist zu berücksichtigen, daß 1906 die Strecke Hamah-Aleppo 88 Tage in Betrieb war, deren Roheinnahme (hier nicht mitgerechnet) für die Teilstrecke 166717 fr betrug, daß aber die Fracht auf dem anderen Teil des Netzes auch die Fracht der Güter umfaßt, die durch die neue Linie herangezogen wurden.

Diese Umstände hatten im Jahre 1908 eine Gruppe türkischer Unternehmer, hinter denen ausländische Banken standen, bewogen, den zuständigen Minister um Erteilung der Konzession für diese Strecke anzugehen. Da der französischen Gesellschaft ein Vorzugsrecht hierauf in der Konzession von 1893 eingeräumt worden war, setzte der Minister die Gesellschaft von dem Gesuch in Kenntnis und fragte, ob sie in die vom Gesuchsteller vorgeschlagenen und von der Regierung gebilligten Bedingungen eintreten wolle. Diese Frage konnte der Gesellschaft nicht angenehm sein; wenn auch die Rentabilität der neuen Strecke für sich allein nicht fraglich war, so mußte doch der Einfluß berücksichtigt werden, den sie auf den Verkehr auf den anderen Strecken der Gesellschaft haben würde. Sehr viele Transporte würden von der älteren Strecke Rajak—Beirut abgelenkt werden, wie es ja auch jetzt schon an sich durch den Karawanenverkehr in der Linie Homs—Tripolis geschah. Von den Exporten der Nordsüdlinie würde kein Gut mehr nach Beirut gehen; beträgt doch die Entfernung Aleppo—Tripolis 319 km, die Aleppo—Beirut dagegen 400 km, von den Umladeschwierigkeiten in Rajak ganz abgesehen.

So ist es erklärlich, wenn der die Verhandlungen mit der Regierung erwähnende Geschäftsbericht der Gesellschaft nur mit Resignation von der Sache spricht. Aber es mußte als das kleinere Übel angesehen

werden, wenn die Gesellschaft die Strecke baute und so wenigstens die Unannehmlichkeiten eines etwaigen Wettbewerbes vermied.

Die Konzession, die in einer Zusatzakte vom 17./30. Oktober 1908 niedergelegt wurde, gewährte keine Garantie, bestimmte vielmehr, daß die Regierung vom 46. Betriebsjahre an von dem Überschuß der Kilometer-Roheinnahme über 15000 fr und vom 50. Jahre an vom Überschuß über 13 600 fr die Hälfte erhalten solle.

Die Strecke wurde ferner denselben Bedingungen über Dauer und Rückkauf unterworfen wie die Linie Rajak—Aleppo. Die Konzession umfaßt auch den Hafenbetrieb mit Leichtern in El Mina bei Tripolis. Dieser Hafen liegt etwa 800 m von der Station, er ist alt und zur Aufnahme der Seeschiffe ungeeignet. Diese müssen vielmehr etwa eine halbe Seemeile von der Küste auf der Reede ankern.[1])

Der Bau und auch der Betrieb der Strecke Homs—Tripolis wurde der Régie générale übertragen. Als Entgelt für den Bau erhielt sie einen Betrag von je 21 873 500 fr Nennwert in Obligationen der Gesellschaft zu nom. je 500 fr, die mit 4 Prozent zu verzinsen sind, in bar hatte sie aber aus dem Erlös der Obligationen bei der Banque Ottomane für Rechnung der Bahngesellschaft 1 870 000 fr zu hinterlegen, von denen 1 620 000 fr zur Anschaffung von vollendetem Material bestimmt wurden und der Rest von 250 000 fr als Reserve gegen Betriebsausfälle der ersten Jahre dienen sollte. Der Preis des Baues von je 1 km der auf 102 km Länge veranschlagten Linie stellte sich somit für die Gesellschaft auf (nom. 216 406,86 = 18 333,33 fr in bar); der Preis von 1 km der Strecke Rajak—Aleppo hatte 178 808 fr betragen.

Die Gesellschaft hat alle ihre Strecken mit Leihkapital gebaut. Sie hat es auch bei den Normalspurlinien vermieden, die Mittel auch nur zum Teil durch Aktienvermehrung zu beschaffen. Ihre Politik ist also die alte geblieben, das Risiko möglichst stark abzuwälzen.

Auf die erste Serie von Obligationen, deren Inhaber dann bei dem Vergleich auf eine feste Verzinsung und mehr als 3 Prozent verzichteten, ist schon hingewiesen. Von den 90 000 Stück 4 prozentiger Vorzugsobligationen von je 500 fr nominal wurden 1901 an der Börse zu Paris 88 543 Stück zu 360 fr = 72 Prozent begeben; von ihnen waren am 1. Dezember 1912 3 166 Stück durch Auslosung getilgt. Der Erlös hatte zum Bau der Strecke Rajak—Hamah gedient. Für deren Verlängerung bis Aleppo wurden von 85 000 ebenfalls 4 prozentiger Stücke von 500 fr nom. 83 931 Stück als Obligationen

---

1) Board of trade Journal v. 24. 8. 1911 (Bd. 74 S. 382).

Jonction Bagdad zu 440 fr=83 Prozent 1907 an die Pariser Börse gebracht; von ihnen waren am 15. Februar 1913 945 Stück getilgt; die der Régie générale übergebenen Obligationen endlich werden seit 1910 an der Pariser Börse gehandelt.[1])

Über die Kursentwicklung unterrichtet Tafel XIII.

Die Ergebnisse der Bahn sind gänzlich unbefriedigend. Eine Verzögerung in der Zinszahlung für die Obligationen ist zwar nicht wieder eingetreten, die Zahlungen an die Aktionäre sind aber sehr gering: in Durchschnitt der letzten 10 Jahre ist auf die Aktie eine Dividende von 1 Prozent verteilt worden. Die Einzelheiten gibt die Tafel XIV, die besonders zeigt, wieviel die Inhaber der alten Obligationen von 1892 (abzüglich Steuer) erhalten haben.

Daß der schlechte Ertrag eine Folge nur der mangelhaften finanziellen Grundlage der Gesellschaft ist, zeigt eine Betrachtung der Tafel XV Abt. I a—III. Wir finden dort für das alte Netz Roheinnahmen, auf das km verzeichnet, wie sie kaum eine andere Gesellschaft günstiger hat. Und bei dem neuen Netz bietet die Regierungsgarantie doch einen großen Ausgleich. Der Betriebsverwaltung aber ist kaum eine Schuld beizumessen, sie hat den Betriebskoeffizienten während der Jahre 1899—1909, auf durchschnittlich 44,34 Prozent gehalten.

Im einzelnen ist zur Tafel XV zu bemerken, daß beim alten Netz (Abteilung I) die Zahlen von 1887 an auch den Verkehr der Strecke Beirut (Bahnhof-) Hafen mit enthalten, und für das neue Netz (Abt. II), daß die Zahlen von 1902—1905 nur für 188,188 km von Rajak—Hamah gelten, 1907 für Garantiezahlungen ein Übergangsjahr ist, da vom 17. August 1907 an 15 600 fr für jedes km der ganzen Strecke garantiert ist, während die Garantie vorher für jedes km der Teilstrecke 15 000 fr betrug, wie schon oben ausgeführt wurde. Von 1906 an geben die Zahlen dann den Verkehr der ganzen Strecke an.

Die Gerechtigkeit gebietet, darauf hinzuweisen, daß die Lage der Gesellschaft ohne ihr besonderes Verschulden dadurch besonders erschwert worden ist, daß parallel der Hauranstrecke (Damaskus—Mserib) auch die Hedschasbahn läuft, die dazu noch durch die Strecke Haifa—Deraa unabhängig von der französischen Linie mit dem Mittelmeer verbunden ist. Wegen dieser Verhältnisse ist es schon zu mancherlei Verhandlungen gekommen. 1905 erhielt die Gesellschaft eine einmalige Entschädigung in Höhe von 150 000 £tq, die in Titeln der Staatsanleihe von 1901/05 zum Kurse von 85 Prozent gezahlt wurde. In-

---

[1]) Nach Annuaire 1913 S. 1335 ff.

zwischen ist der Frachtenkampf zwischen den Bahnen weitergegangen; in neuester Zeit noch hat die französische Gesellschaft eine bedeutende Frachtermäßigung eintreten lassen (zu vergl. Nachrichten für Handel und Industrie 1913. Nr. 10).

Zusammenfassend kann nur wiederholt werden, daß die Lage der Gesellschaft nicht so sehr eine Folge der wirtschaftlichen Verhältnisse ist, unter denen sie zu arbeiten hat, wie der Fehler, die ihre Begründer gemacht haben; man ist versucht, zu sagen, daß diese nur ernten, was sie gesäet haben.

In Betriebsgemeinschaft mit der Société du chem. Damas—Hamah steht eine von Beirut ausgehende Lokalbahn von 21,5 km Länge, die Libanesische Straßenbahn. Sie geht vom Hafen Beirut an der Küste entlang nach Norden bis Dschunie und Mamiltein; Dschunie ist ein volkreicher Küstenplatz, dessen Verkehr in den letzten Jahren einen gewissen Aufschwung genommen hat. Die Bahn gehört der französischen Société des Tramways Libanais, die im Besitze zweier wichtiger Rechte ist; sie hat die Konzession zum Bau einer Bahn bis Tripolis im Norden und bis Saida im Süden; von ihrem Rechte hat sie aber bis jetzt noch keinen Gebrauch gemacht.

Über die Betriebsergebnisse ist der Öffentlichkeit nichts zugänglich gemacht worden.

Ein eigentlich ebenso unerfreuliches Bild wie die Geschichte der Société du chemin de fer Damas-Hamah et prolongement bietet die Geschichte der Société du chemin de fer de la Palestine. Diese besitzt die 87 km lange Strecke Jaffa—Jerusalem. Die Erlaubnis zum Bau und Betrieb dieser Linie war schließlich, nachdem schon lange vorher ein solches Projekt aufgetaucht war, Jussuf Navron Effendi erteilt worden. Dieser trat sie an die genannte 1889 zu Paris nach ottomanischem Recht gegründete Gesellschaft gegen 1000000 fr ab. Die Konzession hatte auch das Recht zum Bau von Linien nach Nablus (Sichem) (50 km) und Gasa (75 km) enthalten, das jedoch verfallen ist, da es nicht in der vorgeschriebenen Frist von 4 Jahren ausgeübt wurde. Die Gesellschaft erhielt ein Aktienkapital von 4 000 000 fr und gab für 10 000 000 fr Obligationen aus. Der Bau der Strecke wurde an die Co. des travaux publics zu Paris gegen 10 000 000 Fr. in Aktien und Obligationen der Gesellschaft übertragen, die daraufhin auch gleichzeitig das Recht erhielt, die Linie vier Jahre lang zu betreiben. An ihre Stelle trat bald die Société Drouin, die sich verpflichtete, der Eisenbahngesellschaft jährlich 600000 fr zu zahlen, wozu sie jedoch außerstande war. Die Eisenbahngesellschaft mußte sich daher schon 1894, 2 Jahre nach Betriebseröffnung, für zahlungs-

unfähig erklären, da die Einnahmen der Bahn nicht ausreichten, um die Obligationenzinsen zu bezahlen. Daraufhin kam es zu einem Abkommen mit den Inhabern der Obligationen, das eine Weiterführung des Betriebes ermöglichte. Den Inhabern der Obligationen wurde die Wahl gelassen zwischen Umtausch der alten Stücke gegen neue oder Tilgung des Nennwertes der alten Stücke in 55 Jahresraten ohne irgendwelche Verzinsung. Die neuen Obligationen sind in 66 Jahren zu tilgen. Die Gesamtheit der neuen Obligationen erhält 95 Prozent des Reingewinnes, der Rest von 5 Prozent geht an die Aktionäre. Reingewinn ist derjenige Betrag, der nach Abzug 1. der Annuität für die umgetauschten Obligationen (572 Stück zu 500 fr), 2. des zur Tilgung einer in 15 Jahren zu tilgenden Anleihe von 599 000 fr erforderlichen Betrages, — die Anleihe diente zur Beschaffung von neuen Mitteln — 3. von 15 Prozent, die an die Reserve gehen, und 4. des zur planmäßigen Tilgung der neuen Obligationen erforderlichen Betrages sich ergibt.

Der Grund für den Mißerfolg des Unternehmens lag wohl, wenn sich auch nicht Genaues ohne Kenntnis der Einzelheiten sagen läßt, zum großen Teil daran, daß für die Konzession ein viel zu hoher Preis bezahlt wurde, er kommt je einem Viertel des A.-K. gleich, — und daß auch hier zum Bau der eigentlichen Bahnanlage im Verhältnis zuviel Leihkapital genommen wurde.

Die Abmachung zwischen Gesellschaft und Obligationsgläubigern hat sich für diese in der Folgezeit als ziemlich günstig herausgestellt; seit 1898 haben sie jährlich (frei von Steuern) mindestens 13,00 fr auf 1 Obligation erhalten, d. h. über $2^1/_2$ Prozent.

Die genauen Zahlen im einzelnen sind von 1894 bis 1900 folgende (von 1900 an fehlen sie. Aus den Roheinnahmen läßt sich aber schließen, daß die Ergebnisse nach 1900, wenn auch mit Schwankungen, noch bessere gewesen sind):

Es wurden verteilt

| Jahr | an die Aktie fr | an die Obligationen fr |
|---|---|---|
| 1894 (8 Mon.) | 0,40 | 3,15 |
| 1895 | 0,90 | 7,25 |
| 1896 | 0,75 | 6,10 |
| 1897 | 0,90 | 7,45 |
| 1898 | 1,65 | 13,45 |
| 1899 | 1,70 | 13,95 |
| 1900 | 1,60 | 13,30 |

Die Roheinnahmen pro km waren

| | fr | | fr | | fr |
|---|---|---|---|---|---|
| 1896 | 5619 | 1901 | — | 1906 | 11355 |
| 1897 | 6162 | 1902 | 7735 | 1907 | 12881 |
| 1898 | 8616 | 1903 | (7567)[1] | 1908 | 12882 |
| 1899 | 8495 | 1904 | 10086 | 1909 | 13920 |
| 1900 | 8416 | 1905 | 9816 | 1910 | 15729 |

Die Ergebnisse sind für die Aktionäre recht unbefriedigend. 1900 erhielten sie etwas über 0,3 Prozent. Man könnte sich fragen, weshalb so geringe Beträge denn überhaupt verteilt wurden. Der Grund liegt in den Vorrechten der Obligationäre, die mit 19/20 am Gewinn beteiligt sind. Unter solchen Verhältnissen fehlt es für den Aktionär an jedem Anreiz, die Lage der Gesellschaft ernsthaft zu bessern. Bezeichnend für den Zustand der Bahn ist es, daß der Deutsche Kaiser bei seiner Palästinareise sie nicht benutzte, daß ferner 1902 nach Morawitz S. 396 der Kameltransport der Bahn noch erfolgreich Konkurrenz machte. Seitdem ist eine Wandlung eingetreten, wie die Verdoppelung der km-Roheinnahme von 1902 bis 1910 zeigt.[2]

---

[1]) Die Kilometerroheinnahme für 1903 mit 7587 fr ist sicherlich irrtümlich von Alexis Rey hierhergesetzt worden, ebenso wie die Zahl der Gesamteinnahme, nämlich 312 149,80 fr. Diese beiden Zahlen sind die Ergebnisse der Bahn Mudania—Brussa für das Jahr 1903.

[2]) Nach Young IV, S. 207 ff, Morawitz-Schweitzer 438; Alexis-Rey, Statistiques.

# Abschnitt IX.

## Die Hedschasbahn.[1]

Die Fortsetzung der Syrien von Aleppo aus nach Süden bis Damaskus durchziehenden Bahn bildet weiter nach Südsyrien und nach Arabien hinein die vielerwähnte Hedschasbahn, so genannt nach ihrem Ziel, dem Wilajet Hedschas mit seinen heiligen Städten Mekka und Medina. Diese Strecke ist in mehr als einer Hinsicht interessant. Sie kann ein Zeichen dafür sein, welche Kräfte in dem Islam schlummern und zu welchen Leistungen er seine Anhänger anspornen kann.

Die Bahn, die zur Zeit bis Medina vollendet ist, muß recht eigentlich das Werk des Sultans Abdul Hamid genannt werden. Dieser verfolgte mit ihr den Zweck, seine Herrschaft in dem immer unruhigen türkischen Arabien zu sichern und mußte zur Erreichung seines Zieles in seiner Eigenschaft als Chalif die religiösen Gefühle der Gläubigen aller Länder zu entflammen, indem er die Losung ausgab, mit frommen Spenden zu einem Werke beizutragen, das einem jeden Gläubigen beinahe ohne Unterschied des Vermögens ermöglichen könne, die Wallfahrt zum Grabe des Propheten anzutreten, die bis dahin von Damaskus bis Mekka zu Land in der großen Pilgerkarawane 140 Tage dauerte.

Im Irade vom 1. 1. 1900 (19. April 1316) befahl er den Bau der Bahn, der am 1. September 1900 schon offiziell aufgenommen wurde. Das Unternehmen mußte als kühn bezeichnet werden. Die Bahn würde zum allergrößten Teil auf die Pilgertransporte angewiesen sein, viel Warenverkehr auf der ganzen Strecke war kaum zu erwarten. Dazu kamen die Schwierigkeiten, die das Klima den Arbeiten machen würde und die Unmöglichkeit, für die letzten Teilstrecken sich der Mitwirkung der Europäer zu bedienen, da diese sich ja nicht der heiligen Stadt nähern dürfen. Nach menschlicher Voraussicht war für einige

---

[1]) Auler Pascha in Petermanns Mitteilungen, Ergänzungshefte 144, 154, 161, Nachrichten für H. u. I. 1908 Nr. 11, Archiv f. d. Eisenbahnwesen 1910 S. 461 ff.

Jahre, wenn nicht für immer, damit zu rechnen, daß die Bahn mit Verlust arbeiten werde. Hier bot aber der Gedanke den Ausweg, die Muhammedaner zum freiwilligen Opfer aufzurufen. Wie der später folgende Rechnungsabschluß vom 13. Juli 1907 zeigt, war der Aufruf nicht vergeblich.

Auch politische Hindernisse waren vorhanden, deren Überwindung noch zweifelhaft sein konnte. Der Großscherif von Mekka hatte eine ziemlich große Selbständigkeit besessen. Es war fraglich, ob er nicht mit allen Mitteln den Bau der letzten Teilstrecken hintertreiben werde. Es scheint aber, als ob in neuester Zeit die Ereignisse in Tripolis einen Umschwung in der Haltung dieses Würdenträgers bewirkt hätten. So soll er der türkischen Regierung im Februar 1912 bei Meinungsverschiedenheiten mit dem unabhängigen arabischen Emir von Rias im Nedschd erfolgreich zur Seite gestanden haben.[1]) Auch England war dem Plane nicht günstig, wie sich deutlich zeigte, als die Türkei den Wunsch äußerte, von Akaba an der Sinaibucht eine Zweigbahn an die Hauptstrecke zu schicken: England erzwang die Unterlassung des Baues schließlich durch die Drohung, es werde mit seiner Flotte vor Konstantinopel erscheinen. Dem englischen Widerstand lag der Wunsch zu Grunde, auf der Sinaihalbinsel selbst festen Fuß zu fassen, der dann in jüngster Zeit auch verwirklicht worden ist.

Das Unternehmen fand 1900 schon einen Teil des Weges nach Mekka (120 km) fertig vor: Die Strecke Damaskus—Mserib der Société du chemin de fer Damas-Hamah et prolongement. Wie verständlich ist, suchte die Türkei diese zu erwerben. Die Verhandlungen kamen jedoch nicht zum Ziel; die Türkei fand den Preis von 7000000 fr, den die Gesellschaft forderte, zu hoch; sie entschied sich also für den Bau einer Bahn parallel zur französischen. — Ob die Regierung in diesem Fall gut beraten war, muß stark bezweifelt werden; ganz abgesehen davon, daß die Einnahmen der Strecke infolge der Konkurrenz gering sein mußten, gab sie der Gesellschaft Gelegenheit, eine Entschädigung zu fordern, deren Berechtigung sie nicht leugnen konnte, — sie zahlte denn auch auf Grund eines Vertrages vom 18. Mai 1905 150000 £tq = 3405000 fr, d. h. beinahe die Hälfte der überhaupt s. Z. geforderten Kaufsumme. — Da von der Hauptstrecke kaum ein genügender Ertrag zu erwarten war, mußte die Regierung sich bemühen, durch den Bau von Nebenlinien Ersatz zu schaffen. Als wichtigste Linie mußte ihr dabei die Verbindung ihres Netzes mit dem Mittelmeer vorschweben. Es konnte sich für diese Verbindungsbahn eigentlich nur um eine von

[1]) Österr. Mon.-Schr. 1912 S. 57.

Haifa ausgehende Strecke handeln. Die Aussichten für deren Erträglichkeit waren verhältnismäßig günstig. Es konnte angenommen werden, daß sie einen Teil des Verkehres, der jetzt über Beirut—Rajak ging, an sich ziehen würde, besonders da die französische Gesellschaft dieser Strecke ihrer Aufgabe nicht recht gewachsen war. Diese von Haifa ausgehende Bahn war aber schon einer englischen Gesellschaft im Jahre 1891 konzessioniert[1]) und zum Teil fertig gebaut worden. Freilich hatte die Gesellschaft ihrer Pflicht, die Strecke in vier Jahren zu vollenden, nicht nachkommen können und deshalb um Aufschub gebeten, der ihr zweimal, das letzte Mal 1898, erteilt worden war. Die Rechtsgültigkeit dieses letzten Aufschubes wurde jetzt, als die Hedschasbahn gebaut werden sollte und das Bedürfnis einer Verbindung mit dem Meer erkannt worden war, von der Regierung unter der Begründung bestritten, daß die notwendige Sanktionierung durch ein Irade gefehlt habe. Die englische Gesellschaft ließ sich aber nicht so leichten Kaufes verdrängen, es kam zu langen Verhandlungen, die damit endeten, daß die Regierung am 19. November 1902 die Konzession und die gemachten Arbeiten für £ 155000 zurückerwarb.

Der Bau der beiden Strecken, einmal der eigentlichen Hedschasbahn und dann dieser Küstenbahn, ist von der Türkei mit Energie betrieben worden. Er stand zum Teil unter der Leitung des Deutschen Meißner Pascha, der jetzt beim Bau der Bagdadbahn beteiligt ist. In den ersten Teilstücken konnte die Bauleitung die Arbeiten noch in einzelnen Losen an Unternehmer vergeben, so daß ihr nur die Überwachung zufiel. Je weiter sich aber die Bahn nach Süden wandte, um so höher wurden wegen der klimatischen Verhältnisse, besonders der Hitze, die Forderungen der Privatunternehmer und ihrer Arbeiter. Sie stiegen so hoch, daß der Bau einfach unmöglich geworden wäre, hätte man ihnen stattgegeben. Die Regierung übertrug deshalb die Arbeiten den Truppen. Es arbeiteten dort zeitweise 5600 Mann, von denen beinahe die Hälfte technischen Truppen wie den Eisenbahnbataillonen und Pionieren angehörten. Über die Tüchtigkeit ihrer Leistungen gibt die folgende kleine Übersicht Auskunft. Es wurden hergestellt: 1904/5 114 km, 1905/6 120 km und 1906/7 288 km. Die Bahn wurde mit einer Durchschnittsjahresbauleistung von 150 km bis Medina (1308 km) vollendet. Der Bau der letzten Strecke von Medina bis Mekka sollte auch schon in Angriff genommen werden, die Schienen waren z. B. schon bestellt und geliefert, er kam aber infolge der äußeren Schwierigkeiten der Türkei ins Stocken. Die Strecke, die auf ungefähr 470 km veranschlagt ist, soll in einem

---

[1]) Näheres über den Inhalt der Konzession bei Young IV S. 242/3.

Bogen über den Küstenort Rabigh (80—100 km nordwestlich von Dschidde) nach Mekka gehen. Mekka soll außerdem auf Wunsch der Bevölkerung von Dschidde mit dieser Stadt durch eine Bahn verbunden werden. Die Trassierung selbst soll schon während des türkisch-italienischen Krieges durchgeführt worden sein.[1])

Von den Hauptstationen der Mekkabahn seien folgende erwähnt: Deraa, 123 km von Damaskus, der Anfangspunkt der Bahn nach Haifa; Amman, 222 km; Maan 459 km; dann nach einer 421 km langen wasserarmen Strecke, die nur durch zwei bewohnte Oasen, Sat ul Hadsch bei 610 km und Tebuk bei 645 km, unterbochen wird, El Ala 983 km. Die Linie Haifa—Deraa, die 161 km lang ist, geht von Haifa aus am Kison entlang durch die Ebene Jesreel an Bathsean vorbei zum Jordan (246 m unter dem Meer), sie erreicht bei Sanach das Südende des Sees Tiberias (187 m unter dem Meer), steigt zur Hochebene des Hauran empor (460 m über dem Meer), und trifft bei 161 km in Deraa auf die Hauptlinie.

Das Bestreben der Regierung nach Entwickelung des Verkehres auf den Linien, das zum Bau dieser letzten Strecke Haifa—Deraa geführt hatte, ist in der Folgezeit nicht erloschen, es hat sich eher seit der Umwälzung in der Türkei noch verstärkt. Sie hat inzwischen den Bau weiterer kleinerer Strecken unternommen, nämlich der Linie Deraa—Bosra östlich von Deraa (34 km, 1913 fertig gestellt nach Nr. 118 der Frankf. Ztg vom 29. 4. 1913), der sehr wichtigen, wenn auch nur kurzen Linie Beled esch scheich (bei Haifa)—Akko (17 km) und Afule—Dschenin (17 km). Diese letzte Strecke ist der Beginn einer größeren Linie, nämlich der von Haifa über Nablus (Sichem) nach Jerusalem (140 km). Diese Bahn wird für die Bahn Jaffa—Jerusalem (diese siehe oben S. 122) eine ernsthafte Konkurrenz bedeuten können, wenn der Hafen in Haifa erst ausgebaut sein wird. Die Vorarbeiten hierzu sind von der Verwaltung der Hedschasbahn schon gemacht worden, an den Bau wollte man gleich nach der Kriegsbeendigung gehen. Endlich sei noch auf eine andere hiermit angeblich in Verbindung stehende Unternehmung der Bahn hingewiesen, die ihr einen erheblichen Frachtenzuwachs wird bringen können. Es besteht die Absicht, von der Station Amman der Hedschasbahn, 222 km südlich von Damaskus, nach Westen eine Bahn nach dem etwa 40 km entfernten Salt zu bauen. Diese soll die Ausbeutung der in dortiger Gegend reichen Phosphatlager ermöglichen, für die sich eine französische Gesellschaft interessiert haben soll. Es wurde dabei von einem Transport von jährlich 100000 t gesprochen. Die

[1]) Österr. Mon.-Schr. f. d. O. 1912 S. 95.

Gesellschaft soll die Konzession zur Ausbeutung der Lager erhalten und dafür der Regierung ein Darlehen von 12,5 Millionen fr für den Bau der Zweigbahn und den Ausbau des Hafens von Haifa zur Verfügung gestellt haben.[1])

Diese Unternehmungen, die zum Teil bereits zu Ende geführt sind, deuten auf eine rege Tätigkeit der Leitung hin. Diese, die früher dem Großwesir direkt unterstellt war, gehört seitdem, da die Mehrzahl der Angestellten immer noch Soldaten sind, und die Bahn auch an manchen Orten der militärischen Bewachung gegenüber räuberischen Überfällen der Araber bedarf, zum Verwaltungsbereich des Kriegsministeriums. Im Gegensatz zu heute war die Verwaltung der Bahn früher zeitweise unzureichend. Die Türken glaubten nach der Umwälzung, sie seien imstande, ohne europäische Beamte auszukommen. Die Erfahrung zeigte ihnen jedoch bald, daß es dem Lande an genügend vorgebildeten Ingenieuren und Technikern noch fehlte. Sie sind daher zum früheren System zurückgekehrt und haben die höheren Beamtenstellen zum Teil wieder mit Ausländern besetzt. Augenblicklich sind der Direktor und der Leiter des Fuhrwesens Deutsche. Auf der Schlußstrecke der Bahn darf sich freilich nie ein Nichtmuhammedaner zeigen, hier sind die Türken allein auf sich angewiesen.

Über die Leistungen der Bahn im Personen- und Güterverkehr liegen bestimmte Zahlen nicht vor. Es verlautet nur, daß in den letzten Jahren umfangreiche Neuanschaffungen an rollendem Material gemacht worden seien, z. B. 1910 150 neue Güterwagen, 50 Personenwagen und 10 Lokomotiven[2]). Ein Steigen des Verkehrs wird für 1911 berichtet[3]). Einige Angaben gibt es für die finanziellen Verhältnisse der Bahn[4]). Danach betrugen am 31. Juli 1907 laut Rechnungsabschluß in Goldpiastern (4,4 p = 1 fr.)

| die Einnahmen: | Goldpiaster | Para |
|---|---|---|
| Freiwillige Beisteuer | 102 877 338 | 37 |
| Verschiedene Einnahmen | 123 690 447 | 11,5 |
| Schenkung der Banque Agricole | 41 499 301 | 15 |
| Kursgewinne | 39 307 827 | 31 |
| Einnahme der Haupt- und Nebenlinie | 13 342 796 | 10 |
| Leistungen für Befreiung von Frohnden usw. | 1 923 711 | 08,5 |
| Einzahlungen des Personals in die Pensionskasse | 129 956 | 24 |
| Kautionen der Lieferanten | 719 078 | 25 |
| zusammen | 323 990 508 | 07 |
| hiervon gehen die Kursverluste ab | 5 121 486 | 18 |
| Es verbleiben | 318 869 021 | 29 |

[1]) Österr. Mon.-Schr. f. d. O. 1912.
[2]) Osman. Ll. v. 4. Juni 1910.
[3]) Österr. Mon.-Schr. f. d. O. 1912 S. 14.
[4]) Archiv f. d. Eisenbahnwesen a. a. O.

die Ausgaben:

| | Goldpiaster | Para |
|---|---|---|
| Für Schienen und Zubehör | 42 095 418 | 25,5 |
| Fahrzeuge | 23 745 502 | 01,5 |
| Geodätische Instrumente, Stationsausrüstung usw. | 6 397 769 | 05,5 |
| Schwellen und Zubehör | 35 247 293 | 18 |
| Kalk, Zement, Telegraphendraht usw. | 7 113 502 | 24,5 |
| Reisekosten des Personals | 348 379 | 08,5 |
| Gehälter | 18 273 450 | 38 |
| Für Vorschüsse an Lieferanten | 1 730 511 | 25 |
| Kaigebühren | 485 491 | 05 |
| Bau- und Verwaltungskosten | 143 162 576 | 23 |
| Medaillenprägung | 170 998 | 02 |
| Verschiedene Auslagen | 4 446 593 | 09,5 |
| insgesamt | 283 217 487 | 26 |

Somit betrug der Barbestand der Kasse 318 869 021,29
— 283 217 487,26
35 651 534,03

| | |
|---|---|
| Die Ausgaben auf der Hauptlinie betrugen | 197 425 920,39 |
| Nebenlinie | 56 298 914,— |
| | 253 724 834,39 |
| Die Betriebskosten bis zum 31. 7. 1907 | 24 875 060,15,5 |
| zusammen | 278 599 895,14,5 |

| | Goldpiast. |
|---|---|
| Die Betriebseinnahmen für 1906/7 hatten betragen | 7 470 331,14 |
| Die Betriebskosten | 16 452 690,09,5 |

Und in der Zeit vom 1. März 1907 bis 31. Juli 1907 beliefen sich (in Goldpiaster) die Einnahmen auf 5 872 464,36
die Ausgaben auf 8 342 796,10

Aus dem Rechnungsabschluß geht deutlich die starke Teilnahme der islamitischen Welt an dem großen Werk hervor: die freiwilligen Gaben betrugen beinahe ein Drittel der Gesamteinnahmen. Unter den „verschiedenen Einnahmen" sind auch die Beträge einzelner Stempelsteuern, die eigens zur Beschaffung von Geldern für dies Unternehmen aufgelegt worden sind[1]), mit verrechnet. Nach der Summe der bis zum 1. September 1905 aufgebrachten Gesamteinnahmen von 46,7 Mill. fr berechnet, war die jährliche Durchschnittseinnahme bis dahin 7 500 000 fr

[1]) Auler Pascha Heft 154 S. 24.

etwa gewesen. Es ist kaum anzunehmen, daß diese in der Folgezeit geringer geworden sind. Die Gaben werden auch weiterhin reichlich geflossen sein. Dazu sind die Einnahmen aus dem Betrieb noch hinzuzunehmen.

In den letzten Jahren haben sich Bestrebungen gezeigt, die auf eine Weiterführung des Systems der Hedschasbahn in die südarabischen Provinzen Assur und Jemen hinein bis nach Sanaa hinzieien. Gedacht ist an eine Linie von Dschidde aus nach Sanaa; ihre Länge würde etwa 750 km betragen. Eine französische Kapitalistengruppe soll sich um die Konzession zu ihrem Bau beworben haben — unter Anwendung des wohl nicht außergewöhnlichen Mittels der Bestechungen[1]). Näheres ist hierüber noch nicht bekannt geworden. Eine solche Bahn würde wahrscheinlich mehr Aussicht auf Rentabilität haben, als man auf den ersten Blick annehmen sollte. Wenn auch die Küstengegend Wüste ist, so finden sich doch in Entfernung von etwa einer Tagesreise landeinwärts zahlreiche Oasen. Sanaa selbst ist ein Ort von etwa 60 000 Einwohnern und als Hauptstadt der Provinz Jemen von Bedeutung. Die Stadt liegt in einer fruchtbaren Ebene und hat einen starken Verkehr besonders nach Hodeida[2]). Zwischen diesen beiden Städten wird in absehbarer Zeit eine Bahnverbindung hergestellt sein, die für die türkische Regierung von großer politischer Bedeutung ist; Jemen war in letzter Zeit ja das eigentliche Aufstandsland.

Im Jahre 1909 erhielt nämlich ein französisches Syndikat vom Bautenministerium den Auftrag, für die Linie Hodeida-Sanaa die Vorstudien zu machen. Es wurde ihm dann durch Gesetz vom 11./24. Aug. 1325/1909 der Bau und Betrieb des Unternehmens übertragen. Die Baumittel wnrden wieder durch eine türkische Anleihe beschafft, die im Betrage von 1 000 000 Ltq=22 727 500 fr der Gesellschaft übergeben und im März 1911 zum Kurse von 92 Prozent (=455 fr) an die Pariser Börse gebracht wurden. Die Verzinsung und Tilgung der Anleihe bis 2009 ist durch Verpfändung von Ltq 40 987 der Einnahme von Hodeida und Dschebana sichergestellt.

Dschebana ist ein natürlicher Hafen, etwa 17 km nordwestlich von Hodeida hinter dem Ras el ketib, der von der von dem Konsortium gegründeten Société du chemin de fer Hodéidah - Sanaa et embranchements ansgebaut und zugleich mit der Bahn betrieben werden wird. Die Gesellschaft wird mit dem Erlös der Anleihe nur den Bau einer Teilstrecke von 120 km bis Hadschila (nahe bei Obal)

[1]) Osm. Lloyd vom 4. November 1910.

[2]) Scobels Handbuch II S. 145.

und des Hafens in Dschebana vollenden, während die Konzession die Strecke bis Sanaa und von dort nach Norden zu bis Amran=328 km umfaßt (diese Längenangabe stammt von dem Board of trade Journ. 24. 11. 10. Bd. 71,383; Alexis-Rey-Statisques spricht ebenso wie der Rapport Général de la Dette Publique von der geographisch ganz unmöglichen Zahl von 741 km. Diese kann nur die Entfernung von Dschibbe nach Sanaa sein). Vor Beginn des italienisch-türkischen Krieges war die Verbindung zwische Hodeidah und Dschebane schon im Betrieb; die Italiener beschossen, wie die Zeitungen damals meldeten, diese Anlagen und zwangen die Gesellschaft zur Einstellung des Baues. Er soll im Frühjahr 1913 wieder aufgenommen worden sein. Die Gesamtkosten des Hafens sind auf 200 000 £, die der ganzen Bahn auf 1 500 000 £ veranschlagt[1]).

Zur Veranschaulichung der Bedeutung Hodeidas sei hier die Angabe des K. u. K. Konsuls von Dschibbe wiedergegeben[2]), nach der die Einfuhr 1911 einen Wert von 15 177 900 fr und die Ausfuhr einen solchen von 10 202 120 fr hatte.

---

[1]) Board of trade Journal a. a. O.

[2]) Österr. Mon.-Schr. f. d. O. 1912 S. 96.

# Schlußabschnitt.

Da bei Besprechung der einzelnen Bahngesellschaften schon ein Urteil über ihre Leistungen im allgemeinen abgegeben worden ist, hat sich die Darstellung jetzt nur noch mit dem Einfluß zu beschäftigen, den die Bahnen auf das Wirtschaftsleben des Landes gewonnen haben Nähere und ins einzelne gehende Angaben lassen sich leider darüber nicht machen, von den Folgerungen abgesehen, die bei der Anatolischen Eisenbahngesellschaft oben aus der Tafel VIII gezogen wurden. Dort zeigte sich, daß die Lage der Bevölkerung sich infolge der Bahn gehoben hat; dies kam darin zum Ausdruck, daß gewisse Verbrauchsgegenstände wie Petroleum, Zucker und Manufakturwaren trotz schlechter Ernten in steigendem Maße gekauft wurden. Ganz allgemein scheint nun eine Erstarkung der Landeswirtschaft aus den Zehntenerträgen hervorzugehen. Wie diese sich entwickelt haben, zeigt die Tafel XVI. Sie umfaßt die — von der Administration de la Dette Publique — verwalteten Zehnten der Gebiete, die von Bahnen durchzogen werden. Bei der Art der Erhebung dieser Zehnten durch Verpachtung können die Zahlen nur annähernd ein richtiges Bild geben, da zudem auch die Preisverhältnisse der einzelnen Jahre bei dieser Naturalabgabe sehr entscheidend mitspielen. Der Gesamteindruck ist aber der, daß ein kräftiges Anwachsen vorliegt. Einen mehr erschöpfenden Einblick kann die Tafel XVII geben. Unter den in ihr genannten Sandschaks sind die von Aidin, Denisli und Saruhan durch die Smyrna-Aidin Bahn, die von Kutahia, Ertogrul, Ismid und Angora durch die Anatolische Eisenbahn und der von Brussa durch die Bahn Mudania—Brussa, der von Damaskus durch die Damaskusbahnen angeschlossen; Trapezunt, Gümüschhane und Karahissar liegen nebeneinander im Küstengebiet des Schwarzen Meeres, Karassi (Nordwestecke Kleinasiens) und Akko sind ebenfalls der Küste nah. Für diese küstennah gelegenen Gebiete sind die Produktionsbedingungen natürlich ähnlich wie für die Bahngebiete. Hier erscheinen nun Trapezunt und Gümüschhane (Sp. 6 und 7) ziemlich stabil, Kutahia, Ertogrul, Ismid haben sich seit Bahnbeginn verdoppelt, bezw. verdreifacht (Sp. 2—4). Besonders aber hat sich

Angora entwickelt (Sp. 5). Auch die ihm benachbarten zentralen Gebiete von Josgat (Sp. 16 — zwischen Angora und Siwas), Kirschehir (Sp. 17 — zwischen Angora und Kaisarie) zeigen die Wirkung der Bahnnähe in Gegensatz zu Kaisarie (Sp. 18), das zwar auch Steigerungen aufweist, aber hauptsächlich nur in den letzten Jahren.

Endlich kommt der Aufschwung des Landes in den Zahlen zu Tage, die die Durchschnittsmengen der Reisenden wiedergeben, die in den einzelnen Jahren die verschiedenen Bahnen benutzten, — Tafel XVIII, obgleich auch hier einerseits die großen Militärtransporte der letzten Jahre, andererseits der unter dem alten Régime herrschende Paßzwang berücksichtigt werden müssen. Diese Tafel ermöglicht auch zugleich mit den folgenden einen Vergleich zwischen den Leistungen der einzelnen Bahnen, obgleich aus ihnen ein Schluß auf die Tüchtigkeit ihrer Leitungen kaum gezogen werden darf, da die Arbeitsbedingungen, unter denen sie stehen, zu verschieden sind.

Die letzte Tafel gibt dann noch eine Übersicht über die Zahlung, die die türkische Regierung als Garantie an die einzelnen Gesellschaften geleistet hat. Daß bei der Anatolischen Eisenbahngesellschaft der durch die Zehntensteigerung gewonnene Vorteil den Nachteil der Garantiezahlung schon übersteigt, konnte oben Seite 46 bereits gesagt werden. Ähnlich steht es mit der Linie Smyrna-Cassaba und Verlängerung. Wenn man die Gesamtheit der Garantieen und der Zehntensteigerungen übersieht, kommt man vielleicht noch vom Standpunkt des Augenblicks allein aus betrachtet zu dem Ergebnis, daß die türkische Regierungskasse durch die Garantieabmachungen nur belastet ist. Daß sich diese aber in der Folge doch als heilsam herausstellen werden, kann nicht bezweifelt werden. Als besonders wichtig muß dabei immer wieder betont werden, daß diese Zahlungen doch nicht ohne Entgelt gemacht werden. Nach Ablauf der Konzessionszeit stehen die ganzen Einrichtungen der Bahnen der Regierung lastenfrei zur Verfügung. In der Beziehung ist es einerlei, ob nun die Gesellschaften das Baukapital durch Ausgabe eigener Schuldtitel, z. B. die Anatolische Eisenbahngesellschaft, oder durch Übernahme von Staatsanleihetitel, wie z. B. die Bagdadbahngesellschaft, beschafft haben, diese Summen hätte die Regierung immer auch selbst aufwenden, verzinsen und tilgen müssen. Nur bei den hierüber hinausgehenden Beträgen gewinnt die Gesellschaft vielleicht, aber die Regierung hat sich ja auch an den steigenden Überschüssen beteiligt.

# Anlagen.

# Inhalt.

## Tafel I.

Die Kursbewegung der an der Berliner Börse gehandelten Werte der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der Bagdadbahngesellschaft.

| Ende | A. E. B. Serie I (5%, dann 4½%) | Ende | Serie II (5%, dann 4½%) | 4% ottomanische Anleihen der Bagdadbahn | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Serie I | | Serie II | |
| 1890 | 88,50 | 1890 | — | | | | |
| 1891 | 84,40 | 1891 | — | | | | |
| 1892 | 87,70 | 1892 | — | | | | |
| 1893 | 88,60 | 1893 | — | | | | |
| 1894 | 93,40 | 1894 | 90,75 | | | | |
| 1895 | 85,60 | 1895 | 85,50 | | | | |
| 1896 | 83,25 | 1896 | 83,10 | | | | |
| 1897 | 94,25 | 1897 | 90,90 | | | | |
| 1898 | 98,10 | 1898 | 95,40 | | | | |
| 1899 | 97,50 | 1899 | 95,25 | | | | |
| 1900 | 99,20 | 1900 | 96,70 | | | | |
| 1901 | 99,75 | 1901 | 97,30 | | | | |
| 1902 | 103,40 | 1902 | 101,60 | | | | |
| 1903 | 103,80 | 1903 | 103,10 | | | | |
| 1904 | 103,50 | 1904 | 102,40 | 1904 | 88,90 | | |
| 1905 | 103,70 | 1905 | 102,— | 1905 | 88,20 | | |
| 1906 | 102,40 | 1906 | 102,10 | 1906 | 87,50 | | |
| 1907 | 100,— | 1907 | 99,80 | 1907 | 84,90 | | |
| 1908 | 100,50 | 1908 | 100,20 | 1908 | 84,80 | | |
| 1909 | 103,— | 1909 | 102,75 | 1909 | 87,30 | | |
| 1910 | 99,80 *) | 1910 | 99,80 *) | 1910 | 86,30 | 1910 | 86,30 |
| 1911 | 96,75 | 1911 | 97,50 | 1911 | 84,20 | 1911 | 84,20 |

(Quelle Jahrbuch der Berliner Börse. 1912/1915.)

*) Konversion.

## Tafel II A.

Gewinn- und Verlustrechnung der Anatolischen Eisenbahngesellschaft (in Fr.)

| Jahr | 1. Saldovertrag | 2. Zins | 3. Verschiedene Beteiligungen | 4. Betriebsgewinn | 5. Garantiezahlungen Stammstr. | Konia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1895 | 310 111,09 | 22 775,69 | — | 1 734 173,82 | 4 627 383,40 | 643 882,66 |
| 1896 | 614 812,29 | 80 240,97 | — | 2 619 820,95 | 4 035 012,74 | 1 784 123,82 |
| 1897 | 643 373,50 | 351 909,58 | — | 7 029 966,72 | 400 682,36 | 2 222 215,31 |
| 1898 | 694 408,28 | 396 352,15 | 676 140,68 | 3 857 016,39 | 1 500 651,60 | 2 961 548,85 |
| 1899 | 463 443,53 | 256 073,94 | 581 335,70 | 1 520 717,89 | 4 077 316,47 | 2 994 193,53 |
| 1900 | 331 283,15 | 435 568,60 | 346 265,79 | 3 634 365,87 | 2 721 743,43 | 2 994 193,53 |
| 1901 | 84 664,45 | 462 997,30 | 341 228,61 | 5 889 019,08 | 771 361,98 | 2 994 193,53 |
| 1902 | 92 332,28 | 275 157,65 | 350 575,29 | 6 808 772,39 | 921 138,41 | 2 994 193,53 |
| 1903 | 121 057,28 | 1 049 631,27 | 318 732,03 | 4 216 073,07 | 2 110 872,25 | 2 994 193,53 |
| 1904 | 224 132,26 | 499 567,85 | 266 423,05 | 4 623 246,90 | 2 127 023,65 | 2 994 193,53 |
| 1905 | 303 796,28 | 776 797,58 | 372 055,43 | 6 090 373,34 | 1 039 107,81 | 2 557 803,18 |
| 1906 | 407 817,36 | 804 894,73 | 744 256,59 | 5 088 673,58 | 1 165 464,17 | 2 994 193,53 |
| 1907 | 330 280,64 | 770 837,44 | 1 213 766,58 | 4 205 933,69 | 1 811 706,49 | 2 994 193,53 |
| 1908 | 345 320,24 | 1 028 227,95 | 1 185 435,65 | 2 686 156,71 | 2 920 544,70 | 2 994 193,53 |
| 1909 | 294 798,11 | 1 692 402,89 | 1 194 935,88 | 2 610 527,61 | 2 533 943,65 | 2 994 193,53 |
| 1910 | 291 988,86 | 1 606 082,04 | 433 550,90 | 6 159 303,64 | 508 853,40 | 2 413 201,59 |
| 1911 | 387 680,72 | 1 193 543,64 | 548 407,50 | 8 196 594,77 | — | 1 045 304,96 |

Fortsetzung S. 138.

## Tafel II A.

Gewinn- und Verlustrechnung der Anatolischen Eisenbahngesellschaft (in Fr.) (Fortsetzung.)

| Jahr | 6. | | 7. | 8. | 9. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Obligationen | | Unterstützungskasse | Pensionskasse | Reingewinn |
| | Zinsen | Tilgung | | | |
| 1895 | 4 031 620,55 | 50 395,25 | — | — | 2 429 653,43 |
| 1896 | 4 029 100,79 | 52 915,02 | — | — | 3 301 970,35 |
| 1897 | 7 476 400,94 | 109 731,74 | 22 432,94 | — | 3 078 952,22 |
| 1898 | 7 645 439,23 | 111 877,46 | 25 536,63 | — | 2 374 445,38 |
| 1899 | 7 690 265,82 | 119 436,76 | 26 472,19 | — | 2 056 906,29 |
| 1900 | 8 035 322,14 | 129 011,86 | 28 091,33 | — | 2 269 995,04 |
| 1901 | 8 163 930,83 | | 29 003,53 | — | 2 296 530,59 |
| 1902 | 8 162 544,97 | | 31 810,88 | — | 2 352 832,28 |
| 1903 | 8 162 406,37 | | 31 271,48 | — | 2 463 115,15 |
| 1904 | 8 162 922,92 | | 31 822,56 | — | 2 539 841,76 |
| 1905 | 8 163 023,72 | | 34 365,59 | — | 2 916 898,85 |
| 1906 | 8 162 721,34 | | 35 442,16 | — | 3 051 642,88 |
| 1907 | 8 204 347,83 | | 37 841,56 | — | 3 083 474,93 |
| 1908 | 8 159 269,27 | | 15 251,93 | 57 822,75 | 2 921 702,21 |
| 1909 | 8 160 239,37 | | 16 345,26 | 66 512,01 | 3 094 820,04 |
| 1910 | 7 923 434,67 | | 15 808,63 | 67 696,81 | 3 382 385,55 |
| 1911 | 7 223 349,98 | | 15 017,50 | 64 990,43 | 4 047 775,22 |

## Tafel II B.

Reserven der Anatolischen Eisenbahngesellschaft (in Fr.)

| Jahr | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Vortrag | Statutarische Reserve | Erneuerungsfonds | Spezial-Reserve | Außerordentliche Reserve | Kursverlust-Reserve |
| 1900 | 331 283,15 | 792 334,04 | 6 116 225,29 | 5 031 054,58 | — | 107 178,07 |
| 1901 | 84 664,45 | 889 269,63 | 6 536 603,25 | 5 030 419,35 | 200 000 | 102 737,64 |
| 1902 | 92 332,28 | 999 862,93 | 6 877 783,72 | 5 030 419,35 | 400 000 | 118 782,70 |
| 1903 | 121 057,28 | 1 112 887,93 | 7 289 651,00 | 5 030 419,35 | 600 000 | 207 280,20 |
| 1904 | 224 132,26 | 1 229 990,83 | 7 719 981,59 | 5 030 419,36 | 800 000 | 269 269,81 |
| 1905 | 303 796,28 | 1 345 776,29 | 8 162 649,64 | 5 030 419,36 | 1 000 000 | 395 290,— |
| 1906 | 407 817,36 | 1 476 431,41 | 8 472 199,70 | 5 030 419,36 | 1 000 000 | 469 952,58 |
| 1907[1]) | 330 280,64 | 1 606 122,69 | 8 616 382,16 | 3 530 419,36 | 1 000 000 | 465 699,95 |
| 1908 | 345 320,24 | 1 743 782,40 | 8 926 942,93 | 3 530 419,36 | 1 000 000 | 510 961,90 |
| 1909[2]) | 294 798,11 | 1 872 601,50 | 8 926 942,93 | 3 030 419,36 | 1 000 000 | 569 922,71 |
| 1910 | 291 988,86 | 2 012 602,73 | 8 926 942,93 | 3 030 419,36 | 1 000 000 | 727 658,64 |
| 1911 | 387 680,72 | 2 167 122,50 | 8 926 942,04 | 3 030 419,32 | 1 000 000 | 902 252,95 |
| 1912 | 381 610,50 | 2 325 127,22 | 9 426 942,04 | 3 030 419,32 | 1 000 000 | — |

[1]) Die Verminderurg der Spezial-Reserve geschah zu Gunsten der Pensionskasse.
[2]) Die Verminderung der Spezial-Reserve geschah zur Aufrechterhaltuug einer Dividende von 6 %.

## Tafel III A.

Gewinn- und Verlustrechnung der Bagdadbahngesellschaft (in Fr.)

| Jahr | 1. Verwaltungskosten | 2. Vortrag | 3. Zinsen | 4. Betriebseinnahme | 5. verschiedene Einnahmen | 6. Reingewinn |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1904 | 18 090,91 | — | 770 694,04 | 28 914,19 | 1 600,— | 783 117,84 |
| 1905 | 113 892,63 | 94 325,46 | 995 205,07 | 157 610,02 | 4 838,36 | 1 138 086,28 |
| 1906 | 101 122,41 | 122 271,73 | 464 278,23 | 157 794,— | 1 877,51 | 645 099,06 |
| 1907 | 100 114,— | 127 816,33 | 541 751,71 | 157 018,34 | 3 608,90 | 730 081,28 |
| 1908 | 119 621,52 | 159 854,79 | 714 446,87 | 157 414,24 | 2 662,26 | 914 756,64 |
| 1909 | 105 490,64 | 194 266,46 | 913 008,77 | 156 909,72 | 2 371,02 | 1 161 065,33 |
| 1910 | 131 003,18 | 239 385,44 | 519 466,35 | 155 421,59 | 5 222,52 | 788 492,72 |
| 1911 | 168 824,32 | 250 582,— | 538 669,35 | 167 865,47 | 8 031,82 | 796 326,32 |

## Tafel III B.

Die Entwicklung der Reserven bei der Bagdadbahngesellschaft (in Fr.)

| Jahr | 1. Vortrag | 2. Statutarische Reserve | 3. Dividendenvorsichts-Reserve | 4. Spezial-Reserve | 5. Kurs-Reserve |
|---|---|---|---|---|---|
| 1905 | 94 325,46 | 53 311,78 | 250 000 | 3 696 061,20 | 49 016,04 |
| 1906 | 122 271,73 | 107 687,86 | 750 000 | 3 696 061,20 | 50 660,28 |
| 1907 | 127 816,33 | 149 970,60 | 850 000 | 3 696 061,20 | 45 838,40 |
| 1908 | 159 854,79 | 195 197,08 | 1 000 000 | 3 696 061,20 | 45 273,93 |
| 1909 | 194 266,46 | 240 687,28 | 1 300 000 | 3 696 061,20 | 64 429,09 |
| 1910 | 239 385,44 | 287 367,05 | 1 800 000 | 3 696 061,20 | 123 346,36 |
| 1911 | 250 582,— | 330 277,96 | 1 920 000 | 3 696 061,20 | 114 952,27 |

## Tafel IV.

Verkehrsdichte bei der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der Bagdadbahngesellschaft.

Auf 1 km kamen:

| Jahr | Strecke: Haidarp.—Ang. Güter (t) | Reisende | Eskischehir—Konia Güter (t) | Reisende | Arifie—Adabasar Güter (t) | Reisende | Bagdadbahn Güter (t) | Reisende |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. |
| 1893 | 163,13 | 1 290 | — | — | — | — | — | — |
| 1894 | 121,42 | 1 349 | — | — | — | — | — | — |
| 1895 | 148,92 | 1 684 | — | — | — | — | — | — |
| 1896 | 270,67 | 1 643 | — | — | — | — | — | — |
| 1897 | 530,97 | 1 702 | 284,47 | 241 | — | — | — | — |
| 1898 | 406,90 | 1 857 | 178,80 | 194 | — | — | — | — |
| 1899 | 191,52 | 1 856 | 79,11 | 159 | — | — | — | — |
| 1900 | 398,54 | 1 948 | 225,37 | 155 | 2 768 | 6 168 | — | — |
| 1901 | 579,16 | 2 041 | 275,87 | 179 | 2 813 | 5 787 | — | — |
| 1902 | 638,23 | 2 146 | 370,58 | 186 | 2 826 | 6 093 | — | — |
| 1903 | 427,93 | 2 348 | 225,38 | 229 | 2 902 | 6 471 | — | — |
| 1904 | 502,03 | 2 644 | 294,22 | 270 | 3 687 | 6 925 | — | — |
| 1905 | 557,97 | 3 315 | 364,66 | 237 | 3 158 | 6 691 | 138,34 | — |
| 1906 | 539,96 | 3 377 | 281,40 | 274 | 3 986 | 7 233 | 68,47 | — |
| 1907 | 475,— | 3 834 | 304,36 | 317 | 3 975 | 7 884 | 118,22 | 186 |
| 1908 | 294,17 | 4 166 | 169,10 | 413 | 3 454 | 8 207 | 79,71 | 264 |
| 1909 | 317,36 | 3 978 | 144,27 | 291 | 4 706 | 10 989 | 76,82 | 285 |
| 1910 | 539,70 | 4 340 | 341,5 | 361 | 4 703 | 13 793 | 138,78 | 358 |
| 1911 | 741,— | 4 687 | 491,2 | 478 | 5 014 | 12 473 | 160,19 | 404 |

## Tafel V.

Roheinnahmen und Garantiezahlungen bei der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der Bagdadbahngesellschaft (in Fr.)

1) Roheinnahmen.

| Jahr | Strecke: Haid.—Angora im ganzen | auf 1 km | Eskischehir—Konia im ganzen | auf 1 km | Arifie—Adabasar im ganzen | auf 1 km | Bagdadbahn im ganzen | auf 1 km |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1893 | 4077546,24 | 7 054 | — | — | — | — | — | — |
| 1894 | 3246361,64 | 5 616 | — | | — | — | — | — |
| 1895 | 3566625,12 | 6 170 | 356 505 | 2 738 | — | — | — | — |
| 1896 | 4185914,— | 7 242 | 1 007 638 | 2 822 | — | — | — | — |
| 1897 | 7771327,— | 13 445 | 2 986 193 | 6 710 | — | — | — | — |
| 1898 | 6665011,— | 11 531 | 1 735 957 | 3 901 | — | — | — | — |
| 1899 | 4139063,— | 7 161 | 1 035 219 | 2 326 | — | — | — | — |
| 1900 | 5492637,— | 9 502 | 1 850 965 | 4 159 | 107 798 | 11 977 | — | — |
| 1901 | 7492380,— | 12 962 | 2 418 410 | 5 434 | 100 503 | 11 173 | — | — |
| 1902 | 6108249,— | 14 028 | 3 001 163 | 6 744 | 94 708 | 10 523 | — | — |
| 1903 | 6081375,— | 10 521 | 2 200 627 | 4 945 | 101 101 | 11 233 | — | — |
| 1904 | 6066828,— | 10 496 | 2 941 217 | 6 609 | 117 805 | 13 089 | — | — |
| 1905 | 7146213,— | 12 363 | 3 545 599 | 7 967 | 107 674 | 11 936 | 323360,97 | 1 616,80 |
| 1906 | 7016923,— | 12 140 | 2 739 473 | 6 156 | 128 443 | 14 271 | 273765,78 | 1 368,14 |
| 1907 | 6373658,— | 11 027 | 3 106 783 | 6 981 | 132 260 | 14 695 | 350888,57 | 1 754,44 |
| 1908 | 5281959,— | 9 138 | 2 588 344 | 5 816 | 123 196 | 13 688 | 367971,12 | 1 839,86 |
| 1909 | 5640595,— | 9 758 | 2 079 635 | 4 673 | 144 049 | 16 005 | 387344,27 | 1 936,72 |
| 1910 | 7662216,— | 13 256 | 3 690 201 | 8 293 | 145 582 | 16 175 | 518864,— | 2 571,43 |
| 1911 | 9885948,— | 17 104 | 5 058 098 | 11 367 | 156 225 | 17 358 | 740604,— | 3 379,34 |

Fortsetzung S. 141.

**Tafel V.** (Fortsetzung.)

2) Garantiezahlungen (bei Bagdadbahn Betriebskostenzuschuß) in Fr.

| Jahr | Haidarpascha—Angora | Eskischehir—Konia | Bagdadbahn |
|---|---|---|---|
| 1893 | 4 136 272 | — | — |
| 1894 | 4 972 403 | — | — |
| 1895 | 4 659 272 | 648 395 | — |
| 1896 | 4 022 442 | 1 792 649 | — |
| 1897 | 400 170 | 2 119 538 | — |
| 1898 | 1 528 914 | 2 957 922 | — |
| 1899 | 4 077 316 | 2 994 193 | — |
| 1900 | 2 721 743 | 2 994 193 | — |
| 1901 | 717 361 | 2 994 193 | — |
| 1902 | 92 138 | 2 994 193 | — |
| 1903 | 2 110 872 | 2 994 193 | — |
| 1904 | 2 127 033 | 2 994 193 | — |
| 1905 | 1 039 107 | 2 554 726 | 574 249,05 |
| 1906 | 1 165 464 | 2 994 193 | 624 028,21 |
| 1907 | 1 811 706 | 2 994 193 | 546 129,77 |
| 1908 | 2 920 544 | 2 994 193 | 529 443,12 |
| 1909 | 2 553 493 | 2 994 193 | 509 565,45 |
| 1910 | — | 2 420 000 | 381 136,— |
| 1911 | — | 1 045 000 | 238 166,59 |

**Tafel VI.** (Abteilung I.)

Die Roheinnahmen der Strecken der Anatolischen Eisenbahn im einzelnen während der Jahre 1900 bis 1911 (in Fr.)

I. Haidarpascha — Angora.

| Jahr | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Reisende | Gepäck und Hunde | Eilgut | Tiere | Frachtgut | Verschiedenes |
| 1900 | 1 608 354,15 | 42 777,32 | 211 570,30 | 12 108,58 | 3 604 690,98 | 13 135,94 |
| 1901 | 1 593 780,35 | 46 235,22 | 211 522,95 | 14 675,34 | 5 612 505,22 | 14 261,32 |
| 1902 | 1 750 541,76 | 50 089,02 | 224 067,47 | 22 799,83 | 6 046 351,32 | 14 398,89 |
| 1903 | 1 728 084,29 | 57 868,58 | 329 238,35 | 39 650,57 | 3 903 178,21 | 23 355,54 |
| 1904 | 1 774 441,41 | 50 598,73 | 237 797,77 | 50 311,93 | 3 939 574,36 | 14 104,64 |
| 1905 | 2 071 343,72 | 57 932,45 | 290 040,95 | 63 982,79 | 4 649 842,59 | 13 071,47 |
| 1906 | 1 965 580,48 | 64 552,87 | 216 152,04 | 80 997,28 | 4 676 173,10 | 13 467,48 |
| 1907 | 2 239 075,09 | 72 464,56 | 257 981,03 | 57 440,91 | 3 733 421,42 | 13 275,97 |
| 1908 | 2 443 238,78 | 65 783,58 | 220 701,93 | 90 660,05 | 2 449 382,52 | 12 192,28 |
| 1909 | 2 399 122,06 | 59 402,39 | 257 314,50 | 109 257,16 | 2 799 993,70 | 15 505,44 |
| 1910 | 2 941 418,49 | 63 147,45 | 307 147,22 | 157 117,05 | 4 177 231,24 | 16 154,13 |
| 1911 | 3 549 231,02 | 78 866,10 | 613 500,75 | 130 656,70 | 5 497 766,30 | 15 927,60 |

## Tafel VI. (Abteilung II).

II. Eskischehir — Konia.

| Jahr | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Reisende | Gepäck und Hunde | Eilgut | Tiere | Frachtgut | Verschiedenes |
| 1900 | 362 992,92 | 6 098,46 | 32 925,37 | 1 761,59 | 1 445 492,17 | 2 695,30 |
| 1901 | 402 283,08 | 7 014,66 | 30 049,49 | 2 501,36 | 1 973 471,34 | 3 090,11 |
| 1902 | 408 640,35 | 7 832,56 | 33 747,96 | 2 678,86 | 2 545 000,80 | 3 262,70 |
| 1903 | 530 840,74 | 15 114,37 | 65 050,54 | 9 145,— | 1 574 366,15 | 6 111,10 |
| 1904 | 626 743,77 | 8 726,43 | 53 225,51 | 17 205,63 | 2 232 014,63 | 3 301,28 |
| 1905 | 567 420,29 | 9 086,19 | 60 389,04 | 25 564,43 | 2 879 723,89 | 3 415,83 |
| 1906 | 631 437,21 | 9 985,40 | 79 219,82 | 41 967,27 | 1 973 102,89 | 3 760,63 |
| 1907 | 719 547,80 | 12 206,98 | 60 944,36 | 10 636,48 | 2 299 238,67 | 4 209,41 |
| 1908 | 996 184,84 | 11 761,01 | 81 514,13 | 34 875,17 | 1 460 072,73 | 3 936,29 |
| 1909 | 728 470,70 | 9 947,56 | 65 551,— | 49 597,60 | 1 221 035,20 | 5 033,66 |
| 1910 | 874 134,95 | 12 218,54 | 71 164,87 | 112 182,50 | 2 614 734,58 | 5 765,73 |
| 1911 | 1 191 824,42 | 18 800,— | 181 216,01 | 80 375,11 | 3 579 524,72 | 6 356,78 |

## Tafel VI. Abteilung III.

III. Arifie — Adabasar.

| Jahr | 1. | 2 | 3. | 4. | 5. | 7. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Reisende | Gepäck und Hunde | Eilgut | Tiere | Frachtgut | Verschiedenes |
| 1900 | 37 991,65 | 1 169,94 | 4 278,75 | 641,88 | 62 341,54 | 1 374,56 |
| 1901 | 35 035,94 | 1 190,46 | 3 684,66 | 482,39 | 59 243,86 | 925,95 |
| 1902 | 35 610,68 | 1 149,32 | 3 942,27 | 415,63 | 52 613,69 | 976,44 |
| 1903 | 37 965,26 | 1 285,— | 5 923,38 | 648,92 | 53 846,40 | 1 432,82 |
| 1904 | 41 104,27 | 1 283,81 | 4 870,52 | 1 560,57 | 68 021,40 | 964,70 |
| 1905 | 39 549,10 | 1 481,25 | 6 338,95 | 1 716,31 | 57 163,37 | 1 425,81 |
| 1906 | 42 741,83 | 1 718,01 | 6 444,15 | 1 569,43 | 73 017,73 | 2 951,95 |
| 1907 | 46 593,67 | 2 169,09 | 5 295,51 | 1 642,39 | 74 722,04 | 1 838,20 |
| 1908 | 47 765,48 | 1 905,12 | 5 917,58 | 1 539,20 | 63 929,10 | 2 140,24 |
| 1909 | 66 042,61 | 2 511,59 | 5 795,43 | 1 561,99 | 61 523,37 | 6 614,83 |
| 1910 | 73 205,94 | 2 334,77 | 5 674,60 | 1 791,36 | 59 710,80 | 2 864,39 |
| 1911 | 79 893,29 | 2 826,93 | 5 164,26 | 2 977,56 | 62 336,16 | 3 026,51 |

## Tafel VII.

Personenverkehr auf der Anatolischen Eisenbahn.

| Jahr | Haidarpascha—Angora insgesamt | Haidarpascha—Angora davon Vorortstrecke bis Pendik (25 km) | Eskischehir—Konia | Arifie—Adabasar |
|---|---|---|---|---|
| 1900 | 1 125 952 | 776 369 | 68 886 | 54 374 |
| 1901 | 1 179 852 | 824 610 | 79 642 | 51 015 |
| 1902 | 1 240 141 | 867 569 | 82 608 | 53 713 |
| 1903 | 1 357 292 | 978 328 | 101 848 | 57 045 |
| 1904 | 1 528 324 | 1 146 679 | 120 138 | 61 043 |
| 1905 | 1 858 501 | 1 445 802 | 105 484 | 60 215 |
| 1906 | 1 951 758 | 1 522 018 | 122 026 | 65 093 |
| 1907 | 2 215 747 | 1 752 745 | 141 435 | 70 959 |
| 1908 | 2 407 910 | 1 918 100 | 183 823 | 73 862 |
| 1909 | 2 299 115 | 1 808 030 | 129 419 | 98 902 |
| 1910 | 2 508 560 | 1 929 770 | 157 547 | 112 257 |
| 1911 | 2 709 276 | 2 038 691 | 212 535 | 124 144 |

## Tafel VIII.

Der Güterverkehr auf der Anatolischen Eisenbahn (in t).

Abteilung I: Strecke Haidarpascha — Angora.

| Jahr | 1. im ganzen | 2. Getreide | 3. Butter | 4. Eier | 5 Früchte [1] | 6. Gemüse frisch | 6. Gemüse getrocknet | 7. lebendes Geflügel | 8. Zucker | 9. Petroleum | 10. Manufakturwaren |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1893 | 94 286,183 | 51 389,866 | 84,021 | 469,614 | 2 581,127 | 1 906 | 962 | 197,540 | 775,869 | 1 434,805 | 1 847,133 |
| 1894 | 70 180,594 | 23 844,078 | 62,258 | 744,767 | 2 748,— | 1 912 | 1 210 | 307,322 | 1 290,492 | 2 126,649 | 1 851,953 |
| 1895 | 86 075,088 | 27 534,818 | 60,992 | 847,184 | 3 297,— | 2 105 | 1 951 | 414,936 | 1 522,620 | 3 379,686 | 2 150,311 |
| 1896 | 156 445,195 | 105 840,378 | 42,739 | 699,184 | — | 2 529 | 1 719 | 322,626 | 2 264,531 | 2 242,697 | 1 894,921 |
| 1897 | 306 900 203 | 243 567,506 | 92,849 | 371,724 | 3 288,— | 1 915 | 1 202 | 101,287 | 3 021,103 | 4 419,549 | 3 487,001 |
| 1898 | 235 185,072 | 152 915,357 | 75,117 | 402,131 | 3 281,— | 1 218 | 1 910 | 474,254 | 4 837,668 | 4 003,647 | 3 605,618 |
| 1899 | 110 698,766 | 35 688,629 | 52,043 | 586,037 | 4 684,— | 1 167 | 2 086 | 529,841 | 5 221,512 | 2 614,819 | 3 033,444 |
| 1900 | 230 353,755 | 128 164,922 | 86,249 | 816,961 | 3 955,— | 1 322 | 3 489 | 653,627 | 4 518,836 | 4 729,615 | 3 340,654 |
| 1901 | 334 814,218 | 245 530,068 | 66,553 | 927,512 | 3 407,— | 1 246 | 2 664 | 584,470 | 5 935,857 | 4 867,975 | 4 006,478 |
| 1902 | 379 458,011 | 274 489,748 | 134,191 | 1 428,109 | 3 440,— | 1 658 | 2 884 | 506,224 | 7 657,473 | 5 240,366 | 4 273,341 |
| 1903 | 247 341,017 | 141 004,322 | 112,243 | 1 375,060 | 6 888,— | 1 748 | 5 190 | 457,579 | 2 759,974 | 4 036,242 | 3 856,686 |
| 1904 | 290 275,145 | 191 477,415 | 83,892 | 2 766,339 | 4 818,— | 1 410 | 3 684 | 408,758 | 6 269,754 | 5 508,297 | 4 209,265 |
| 1905 | 322 503,494 | 217 764,412 | 152,396 | 3 432,015 | 6 137,— | 1 281 | 6 153 | 485,367 | 5 508,549 | 4 809,093 | 4 915,956 |
| 1906 | 312 093,784 | 190 729,391 | 155,970 | 5 120,018 | 4 215,— | 1 714 | 5 232 | 568,484 | 8 294,489 | 6 465,750 | 5 092,741 |
| 1907 | 274 500,537 | 146 915,522 | 110,104 | 4 684,148 | 6 497,— | 1 302 | 4 882 | 594,693 | 10 098,567 | 6 170,866 | 4 266,133 |
| 1908 | 170 031,890 | 55 749,322 | 163,706 | 3 764,386 | 5 452,— | 1 168 | 7 202 | 682,650 | 7 346,212 | 6 908,398 | 3 464,568 |
| 1909 | 184 235,530 | 59 958,518 | 251,345 | 4 171,039 | 6 803,— | 1 216 | 4 663 | 573,481 | 7 503,914 | 7 715,899 | 4 727,187 |
| 1910 | 304 470,358 | 153 305,752 | 187,794 | 4 397,840 | 7 298,— | 1 617 | 5 980 | 556,584 | 8 440,958 | 8 247,709 | 5 732,469 |
| 1911 | 421 709,180 | 262 145,569 | 159,505 | 5 070,618 | 5 444,— | 1 374 | 4 596 | 549,587 | 10 987,674 | 8 144,456 | 5 305,859 |

(Quelle: Geschäftsberichte der Anatolischen Eisenbahngesellschaft).

[1] außer Trauben.

## Tafel VIII.

### Der Güterverkehr auf der Anatolischen Eisenbahn (in t).

### Abteilung II: Strecke Eskischehir — Konia.

| Jahr | 1. im ganzen | 2. Getreide | 3. Butter | 4. Eier | 5. Früchte[1]) | 6. Gemüse frisch | 6. Gemüse getrocknet | 7. lebendes Geflügel | 8. Zucker | 9. Petroleum | 10. Manufakturwaren |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1897 | 126 587,026 | 106 773,471 | — | 56,246 | 489 | 118 | 350 | 2,078 | 1 253,551 | 1 363,359 | 974,442 |
| 1898 | 79 565,580 | 45 370,812 | 103,618 | 28,103 | 588 | 116 | 378 | 3,851 | 2 089,903 | 1 010,337 | 1 347,756 |
| 1899 | 35 205,593 | 10 786,733 | 51,618 | 23,183 | 669 | 79 | 578 | 1,127 | 2 072,669 | 686,217 | 1 000,863 |
| 1900 | 100 289,321 | 54 855,803 | 110,929 | 30,283 | 941 | 70 | 903 | 0,894 | 1 441,282 | 1 347,800 | 1 298,529 |
| 1901 | 122 761,676 | 93 010,563 | 74,914 | 45,181 | 829 | 123 | 607 | 0,305 | 2 079,560 | 1 304,213 | 1 637,983 |
| 1902 | 164 909,147 | 122 172,438 | 69,962 | 137,074 | 546 | 107 | 718 | 0,228 | 2 962,105 | 1 440,383 | 1 735,272 |
| 1903 | 100 295,063 | 61 363,647 | 82,889 | 259,025 | 998 | 182 | 1 515 | 0 768 | 2 759,974 | 1 230,560 | 1 564,109 |
| 1904 | 130 926,372 | 99 202,395 | 57,294 | 675,834 | 931 | 195 | 1 406 | 2,436 | 2 334,134 | 2 062,898 | 1 864,961 |
| 1905 | 162 274,004 | 124 998,649 | 115,684 | 1 460,718 | 1 241 | 270 | 2 934 | 1,820 | 2 034,265 | 1 627,458 | 2 748,136 |
| 1906 | 125 224,261 | 74 983,219 | 127,717 | 2 012,044 | 1 377 | 284 | 1 349 | 3,032 | 2 872,385 | 2 116,402 | 2 920,315 |
| 1907 | 135 438,419 | 84 130,313 | 65,125 | 1 634,066 | 1 245 | 211 | 1 111 | 1,413 | 4 081,444 | 2 070,522 | 2 471,829 |
| 1908 | 75 247,233 | 31 842,193 | 117,007 | 1 350,159 | 1 466 | 321 | 1 583 | 1,658 | 3 018,532 | 2 615,955 | 2 169,422 |
| 1909 | 64 197,939 | 19 084,048 | 148,468 | 1 518,965 | 1 160 | 319 | 903 | 1,614 | 2 892,715 | 3 295,218 | 2 819,126 |
| 1910 | 148 187,651 | 90 132,025 | 125,919 | 1 596,799 | 2 287 | 471 | 652 | 0,747 | 3 415,830 | 3 304,599 | 3 987,963 |
| 1911 | 215 723,196 | 146 722,699 | 77,532 | 1 787,489 | 2 119 | 415 | 978 | 0,362 | 4 767,735 | 3 581,258 | 4 205,389 |

(Quelle: Geschäftsberichte der Anatolischen Eisenbahngesellschaft).

[1]) außer Trauben.

## Tafel VIII.

### Der Güterverkehr auf der Anatolischen Eisenbahn.

Abteilung III: Strecke Arifie — Adabasar.

| Jahr | 1. im ganzen | 2. Getreide | 3. Butter | 4. Eier | 5. Früchte[1] | 6. Gemüse frisch | 6. Gemüse getrocknet | 7. lebendes Geflügel | 8. Zucker | 9. Petroleum | 10. Manufakturwaren |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1900 | 24 193,697 | 11 420,980 | 1,274 | 735,878 | 481,845 | 226 588 | 2 231,593 | — | 709,295 | 871,535 | 453,483 |
| 1901 | 24 797,543 | 12 101,531 | 5,043 | 693,025 | 267,861 | 98 708 | 2 008,622 | — | 766,345 | 796,000 | 460,657 |
| 1902 | 24 899,179 | 9 197,553 | 25,138 | 981,803 | 650,231 | 85 612 | 2 182,262 | — | 899,355 | 1 067,022 | 450,335 |
| 1903 | 25 583,011 | 8 029,169 | 14,917 | 811,213 | 744,307 | 246 045 | 3 575,810 | — | 951 682 | 596,820 | 469,683 |
| 1904 | 32 494,048 | 13 166,530 | 8,217 | 1 323,349 | 682,961 | 322 132 | 2 342,619 | — | 980,543 | 862,960 | 532,271 |
| 1905 | 27 787,782 | 8 492,285 | 5,530 | 863,114 | 844,264 | 237 253 | 3 113,464 | — | 765,125 | 830,173 | 930,611 |
| 1906 | 34 644,818 | 11 751,323 | 7,679 | 1 264,757 | 695,406 | 395 999 | 3 541,562 | — | 1 350,069 | 1 215,458 | 1 313,076 |
| 1907 | 35 263,873 | 11 516,700 | 8,866 | 1 147,461 | 735,006 | 313 178 | 3 290.206 | — | 1 324,622 | 1 116,655 | 852,419 |
| 1908 | 30 600,726 | 5 438,546 | 17,044 | 897,495 | 877,109 | 356 332 | 5 203,398 | — | 1 108,182 | 1 138,795 | 720,677 |
| 1909 | 42 008,848 | 10 751,319 | 20,065 | 1 027,281 | 1 129,611 | 295 936 | 3 433,874 | — | 1 148,681 | 1 204,768 | 949,794 |
| 1910 | 41 734,462 | 5 301,166 | 16,433 | 1 129,921 | 1 279,034 | 554 138 | 4 525,288 | — | 1 580,550 | 1 400,547 | 1 241,006 |
| 1911 | 44 198,119 | 9 949,742 | 48,917 | 1 272,121 | 783,560 | 455 090 | 3 120,609 | — | 1 667,691 | 1 198,220 | 877,727 |

(Quelle: Geschäftsbericht der Anatolischen Eisenbahngesellschaft).

[1] außer Trauben.

## Tafel IX.

Getreideanbau, Ernteertrag und ausfuhrfähige Menge im Wilajet Konia.
(Fläche in 1000 donûms = 92 ha; Menge in 1000 kilé = 34,5 s).

| Jahr | Anbaufläche | Ernte | Konsum | Saatgut | Ausfuhrfähig | Wert (in 1000 £tq) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 1. Weizen. | | | |
| 1902 | 4 328 | 16 783 | 11 556 | 2 219 | 3 008 | 406 |
| 1903 | 4 437 | 15 268 | 11 556 | 2 281 | 1 423 | 227 |
| 1904 | 4 578 | 20 135 | 11 556 | 2 330 | 6 249 | 950 |
| 1905 | 4 660 | 16 310 | 11 556 | 2 384 | 2 370 | 417 |
| 1906 | 4 768 | 15 496 | 11 556 | 2 435 | 1 505 | 270 |
| | | | 2. Gerste. | | | |
| 1902 | 1 228 | 4 600 | 3 382 | 472 | 746 | 61 |
| 1903 | 1 260 | 4 248 | 3 382 | 486 | 380 | 37 |
| 1904 | 1 295 | 5 346 | 3 382 | 498 | 1 464 | 134 |
| 1905 | 1 330 | 4 482 | 3 382 | 511 | 589 | 62 |
| 1906 | 1 370 | 4 343 | 3 382 | 525 | 436 | 47 |
| | | | 3. Roggen. | | | |
| 1902 | 659 | 2 174 | 1 404 | 404 | 361 | 39 |
| 1903 | 674 | 2 089 | 1 404 | 409 | 276 | 35 |
| 1904 | 681 | 2 656 | 1 404 | 414 | 838 | 102 |
| 1905 | 690 | 2 208 | 1 404 | 421 | 383 | 54 |
| 1906 | 702 | 1 965 | 1 404 | 426 | 85 | 12 |

(Aus Nachrichten für Handel und Industrie 1907, Nr. 92. Die Zahlen beruhen auf Schätzungen.)

## Tafel X.

Die mittleren Kurse der Anleihen der Société du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement.

| Jahr | Obligationen Ausgabe 1894 fr %  | Obligationen Ausgabe 1895 fr % | Jahr | Obligationen Ausgabe 1894 fr % | Obligationen Ausgabe 1895 fr % |
|---|---|---|---|---|---|
| 1895 | 424,33 = 84,87 | 371,23 = 74,25 | 1904 | 452,63 = 90,52 | 401,52 = 80,30 |
| 1896 | 393,41 = 78,68 | 334,11 = 66,82 | 1905 | 482,85 = 96,47 | 436,56 = 87,31 |
| 1897 | 410,44 = 82,09 | 338,85 = 67,77 | 1906 | 488,88 = 97,77 | 449,63 = 89,93 |
| 1898 | 432,42 = 86,48 | 358,79 = 71,76 | 1907 | 478,87 = 95,77 | 449,10 = 89,82 |
| 1899 | 431,40 = 86,28 | 366,90 = 73,38 | 1908 | 476,05 = 95,21 | 447,82 = 89,56 |
| 1900 | 417,50 = 83,50 | 354,62 = 70,92 | 1909 | 471,96 = 94,39 | 451,07 = 90,21 |
| 1901 | 423,46 = 84,69 | 359,49 = 71,89 | 1910 | 475,20 = 94,04 | 452,12 = 90,42 |
| 1902 | 442,65 = 88,53 | 368,98 = 73,79 | 1911 | 459,95 = 91,99 | 439,32 = 87,86 |
| 1903 | 462,23 = 92,45 | 402,33 = 80,46 | 1912 | 441,27 = 88,25 | 421,84 = 84,37 |

(Quelle: Annuaire des valeurs admises à la côte officielle de la Bourse de Paris. 1914, S. 1438).

## Tafel XI.

Betriebsergebnisse der Société du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement. (In fr)

| Jahr | Länge | Altes Netz km-Einnahme | Altes Netz Regierungszuschuß (— Regierungsanteil) | Jahr | Länge | Verlängerung km-Einnahme | Verlängerung Garantie |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1894 | (115,0 km) | 14 151,06 | 235 710,80 | — | — | — | — |
| 1895 | (265,5 km) | 11 939,97 | 718 003,40 | — | — | — | — |
| 1896 | " | 12 251,12 | 676 664,30 | — | — | — | — |
| 1897 | " | 13 592,11 | 491 070,60 | 1897 | ( 98,5 km) | 1 692,44 | 829 980,10 |
| 1898 | " | 13 857,74 | 456 103,90 | 1898 | (251,3 km) | 3 163,47 | 3 942 240,90 |
| 1899 | " | 13 749,60 | 481 217,30 | 1899 | | 2 763,— | 4 043 006,20 |
| 1900 | " | 13 701,76 | 487 073,90 | 1900 | | 3 568,27 | 3 838 865,10 |
| 1901 | — | — | — | 1901 | | — | — |
| 1902 | " | 15 728,21 | 218 168,07 | 1902 | | 4 867,30 | 3 532 270,53 |
| 1903 | " | 16 809,94 | 74 278,— | 1903 | | 4 598,13 | 3 607 830,— |
| 1904 | " | 17 572,— | — 27 076,— | 1904 | | 4 638,54 | 3 597 623,— |
| 1905 | " | 16 310,— | 123 985,46 | 1905 | | 5 181,77 | 3 442 021,66 |
| 1906 | " | 15 937,65 | 190 292,44 | 1906 | | 5 610,32 | 3 325 935,90 |
| 1907 | " | 14 815,68 | 339 514,37 | 1907 | | 5 044,67 | 3 470 707,68 |
| 1908 | " | 16 809,57 | 58 512,34 | 1908 | | 4 084,44 | 3 654 197,71 |
| 1909 | " | 17 049,95 | 24 213,43 | 1909 | | 3 702,38 | 3 808 884,88 |
| 1910 | " | 17 537,61 | — 43 259,— | 1910 | | 5 934,48 | 3 255 894,— |
| 1911 | " | 18 669,81 | —197 416,30 | 1911 | | 7 295,13 | 2 907 661,90 |

(Quelle: Geschäftsberichte.)

## Tafel XII.

Verkehr auf den Linien der Société du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement.

I. Güter (in t).

| Jahr | Altes Netz landeinwärts | Altes Netz zur Küste | Altes Netz im ganzen |
|---|---|---|---|
| 1906 | — | — | 210 745 |
| 1907 | 49 223 | 149 675 | 198 908 |
| 1908 | 52 772 | 158 770 | 211 548 |
| 1909 | 53 908 | 167 385 | 221 293 |
| 1910 | 57 024 | 177 254 | 234 278 |
| 1911 | — | — | 261 758 |

| Jahr | Verlängerung landeinwärts | Verlängerung zur Küste | Verlängerung im ganzen | Gesamtnetz im ganzen | Gesamtnetz auf 1 km |
|---|---|---|---|---|---|
| 1906 | — | — | 72 704 | 283 449 | 546,145 |
| 1907 | 12 644 | 57 353 | 69 997 | 268 905 | 518,112 |
| 1908 | 13 280 | 35 251 | 48 531 | 259 079 | 419,904 |
| 1909 | 14 201 | 37 122 | 51 323 | 272 616 | 525,272 |
| 1910 | 18 199 | 74 632 | 92 831 | 327 109 | 632,706 |
| 1911 | 22 779 | 95 576 | 118 295 | 380 053 | 735,111 |

## Tafel XII.

Verkehr auf den Linien der Société du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement.

II. Personen.

| Jahr | Altes Netz | Verlängerung | Gesamtnetz im ganzen | Gesamtnetz auf 1 km |
|---|---|---|---|---|
| 1906 | 1 837 196 | 107 602 | 1 944 798 | 3 750 |
| 1907 | 1 813 341 | 93 318 | 1 906 659 | 3 670 |
| 1908 | 2 329 048 | 114 690 | 2 443 738 | 4 710 |
| 1909 | 2 400 400 | 72 214 | 2 472 614 | 4 760 |
| 1910 | 2 332 421 | 77 072 | 2 409 493 | 4 661 |
| 1911 | 2 479 470 | 82 919 | 2 562 389 | 4 956 |

(Quelle: Geschäftsberichte.)

## Tafel XIII.

Die Kursbewegung der Werte der Société du chemin de fer Damas-Hamah et prolongement.

Mittlere Kurse.

| Jahr | Obl. mit wechselndem Zinsfuß fr | Obl. mit wechselndem Zinsfuß % | Vorzugsobligationen fr | Vorzugsobligationen % | Obl. Jonction Bagdad fr | Obl. Jonction Bagdad % | Obligationen Homs-Tripolis fr | Obligationen Homs-Tripolis % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1901 | 140,06 | 28,01 | 356,76 | 71,35 | — | — | — | — |
| 1902 | 158,86 | 31,77 | 371,69 | 74,34 | — | — | — | — |
| 1903 | 195,16 | 39,03 | 403,72 | 80,74 | — | — | — | — |
| 1904 | 223,30 | 44,66 | 417,87 | 82,57 | — | — | — | — |
| 1905 | 279,70 | 55,94 | 454,57 | 90,91 | — | — | — | — |
| 1906 | 294,69 | 58,82 | 461,48 | 92,30 | — | — | — | — |
| 1907 | 289,42 | 57,88 | 454,51 | 90,90 | 433,47 | 86,69 | — | — |
| 1908 | 284,11 | 56,82 | 456,56 | 91,31 | 430,63 | 86,13 | — | — |
| 1909 | 297,29 | 59,46 | 468,05 | 93,61 | 431,96 | 86,39 | — | — |
| 1910 | 292,27 | 58,45 | 474,– | 94,80 | 434,15 | 86,83 | 420,85 | 84,17 |
| 1911 | 281,65 | 56,33 | 465,53 | 93,11 | 418,23 | 83,65 | 406,55 | 81,31 |
| 1912 | 267,54 | 52,51 | 453,97 | 90,79 | 397,69 | 79,54 | 392,23 | 78,45 |

(Quelle: Annuaire des valeurs admises à la c. off. de la Bourse de Paris, 1913.

## Tafel XIV.

Zahlungen der Société du chemin de fer Damas-Hamah et prolongement auf die Obligationen Emission 1892 und die Aktien: (in fr)

| Jahr | Obligationen (nom. 500 fr) | Aktien (nom. 500 fr) | Jahr | Obligationen (nom. 500 fr) | Aktien (nom. 500 fr) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1902 | 11,22 | 4,47 | 1907 | 14,54 | 5,30 |
| 1903 | 11,02 | 4,00 | 1908 | 14,59 | 6,37 |
| 1904 | 13,37 | 4,99 | 1909 | 14,56 | 6,31 |
| 1905 | 13,86 | 4,96 | 1910 | 14,56 | 6,36 |
| 1906 | 14,00 | 5,14 | 1911 | 14,56 | 5,60 |

### Tafel XV. Abteilung I.

### Betriebsergebnisse der Société du chemin de fer Damas-Hamah et prolongement.

I. Altes Netz (247 km).

| Jahr | Roheinnahme (fr) | | Güterverkehr (t) | | Reisende | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | im ganzen | auf 1 km | im ganzen | auf 1 km | im ganzen | auf 1 km |
| 1902 | 2 749 573,10 | 11 131,80 | 100 181 | 405,591 | 199 517 | 808 |
| 1903 | 3 056 685,— | 12 459,28 | 156 840 | 634,737 | 177 641 | 719 |
| 1904 | 3 915 393,57 | 15 851,80 | 128 872 | 529,846 | 224 580 | 909 |
| 1905 | 3 555 296,16 | 14 393,— | 155 291 | 628,709 | 258 995 | 1 049 |
| 1906 | 4 057 362,77 | 16 426,57 | 233 214 | 944,186 | 276 697 | 1 120 |
| 1907 | 4 171 990,65 | 16 729,28 | 218 540 | 884,777 | 342 317 | 1 659 |
| 1908 | 4 704 743,88 | 19 040,— | 251 211 | 1017,049 | 375 960 | 1 527 |
| 1909 | 4 609 646,75 | 18 675,— | 218 104 | 883,012 | 418 078 | 1 693 |
| 1910 | 4 578 055,49 | 18 585,— | 214 538 | 868,058 | 485 915 | 1 964 |
| 1911 | 4 350 436,17 | 17 613,10 | 194 470[1] | 784,090 | 474 604 | 1 922 |

(Quelle: Geschäftsberichte.)

[1] Der Verlust im Gütertransport liegt am schlechten Ernteausfall; es wurden 47 710 t Getreide befördert gegen 60 203 t im Jahre 1910; teilweise liegt er auch an der Ablenkung, die der Verkehr durch die am 1. Juni 1911 erfolgte Eröffnung der Strecke Homs—Tripolis erlitten hat. Es wurden in Rajak umgeladen

| | | |
|---|---|---|
| vor dem 1. Juni 1910 | 24 205 t | Die Umladung hat also seit dem 1. Juni 1911 um 26717 t abgenommen. |
| „ „ 1. „ 1911 | 26 872 t | |
| nach „ 1. „ 1910 | 54 957 t | |
| „ „ 1. „ 1911 | 28 240 t | |

### Tafel XV. Abteilung II und III.

### Betriebsergebnisse der Société du chemin de fer Damas-Hamah et prolongement.

II. Neues Netz (331,5 km).

| Jahr | Roheinnahmen (fr) | | Garantiezahlung (fr) | | Güter (t) | | Reisende | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | im ganzen | auf 1 km | im ganzen | auf 1 km | im ganzen | auf 1 km | im ganzen | auf 1 km |
| 1902 | 208 913,40 | — | 1 022 644,90 | — | 10 557 | — | 16 848 | — |
| 1903 | 593 748,— | 3 133,57 | 2 229 072,— | 11 866,43 | 39 760 | 211,489 | 38 965 | 207 |
| 1904 | 612 881,— | 3 237,34 | 2 209 939,— | 11 762,66 | 30 096 | 160,085 | 58 434 | 311 |
| 1905 | 927 159,95 | 4 905,— | 1 895 660,05 | 10 095,— | 71 680 | 381,277 | 53 376 | 284 |
| 1906 | 1 394 202,87 | — | 1 428 617,13 | — | 89 277 | 268,907 | 86 923 | 262 |
| 1907 | 1 804 648,33 | 5 976,87 | 2 093 395,04 | — | 76 020 | 228,976 | 133 759 | 403 |
| 1908 | 2 113 808,80 | 6 358,— | 2 394 669,53 | 7 242,— | 86 094 | 259,319 | 122 171 | 368 |
| 1909 | 2 289 750,95 | 6 881,— | 2 218 727,38 | 6 719,— | 81 775 | 276,431 | 141 593 | 426 |
| 1910 | 2 627 234,59 | 7 913,— | 1 873 241,55 | 5 687,— | 94 242 | 284,260 | 208 058 | 628 |
| 1911 | 2 668 029,44 | 8 048,— | 1 840 448,89 | 5 552,— | 102 311 | 308,630 | 213 440 | 644 |

III. Homs—Tripoli für die letzten 7 Monate von 1911:

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1911 | (7 Monate) | (Jahresdurchschnitt) | | | (7 Mon.) | (Jahresdurchschnitt) | (7 Mon.) | (Jahresdurchschnitt) |
| | 627 757,98 | 11 212,27 | — | — | 40 329 | 674,437 | 38 879 | 653 |

(Nach den Jahresberichten der Gesellschaft und Alexis-Rey, Statistiques.)

## Tafel XVI.

**Wachstum der Zehnten infolge der Erschließung des Landes durch die Bahnen** (in Ltq.)

| Jahr | Haidarpascha-Angora | Eskischehir-Konia | Smyrne-Cass. et prolongem. | Damas-Hamah et prolongem. | Bagdad (1. Teilstr.) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1305 = 1889/90 | 109 931 | — | — | — | — |
| 1306 = 1890/91 | 133 407 | — | — | — | — |
| 1307 = 1891/92 | 172 858 | — | — | — | — |
| 1308 = 1892/93 | 179 353 | — | — | — | — |
| 1309 = 1893/94 | 195 926 | 1 498 | — | — | — |
| 1310 = 1894/95 | 141 416 | 11 887 | 22 540 | — | — |
| 1311 = 1895/96 | 171 465 | 26 906 | 30 537 | — | — |
| 1312 = 1896/97 | 155 116 | 44 192 | 128 144 | — | — |
| 1313 = 1897/98 | 207 025 | 65 884 | 272 650 | — | — |
| 1314 = 1898/99 | 197 899 | 88 176 | 219 901 | — | — |
| 1315 = 1899/1900 | 227 042 | 88 761 | 240 070 | — | — |
| 1316 = 1900/01 | 230 607 | 101 262 | 217 554 | — | — |
| 1317 = 1901/02 | 228 213 | 104 564 | 239 009 | — | — |
| 1318 = 1902/03 | 202 226 | 90 574 | 250 973 | 100 721 | — |
| 1319 = 1903/04 | 233 252 | 99 768 | 253 426 | 111 527 | 78 595 |
| 1320 = 1904/05 | 226 111 | 111 416 | 235 222 | 117 183 | 84 930 |
| 1321 = 1905/06 | 259 514 | 113 842 | 253 874 | 136 520 | 82 463 |
| 1322 = 1906/07 | 318 506 | 123 162 | 284 048 | 137 125 | 83 124 |
| 1323 = 1907/08 | 238 188 | 143 913 | 287 739 | 138 135 | 100 860 |
| 1324 = 1908/09 | 281 920 | 125 990 | 297 042 | 147 236 | 94 755 |
| 1325 = 1909/10 | 302 307 | 119 522 | 320 043 | 187 677 | 115 800 |
| 1326 = 1910/11 | 319 199 | 184 647 | 287 396 | 190 775 | 110 410 |

(Quelle: Rapport Général de la Dette Publique, Année 1910/11.)

## Tafel XVII.

**Die Zehntenerträge in verschiedenen Sandschaks der asiatischen Türkei (in Ltq) (bis 1321/22 nach Erntejahren, dann nach Finanzjahren).**

| 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Jahr | Kutahia[1] | Ertogrul[1] | Ismid[1] | Angora[1] | Trapezunt[1] | Gümüschhann[1] |
| 1305/06 = 1889/90 | 57 444,24 | 27 554,15 | 15 465,62 | 30 972,44 | — | — |
| 1306/07 = 1890/91 | 48 690,74 | 25 231,78 | 31 138,07 | 18 763,76 | — | — |
| 1307/08 = 1891/92 | 68 144,77 | 37 316,80 | 43 101,45 | 34 782,20 | — | — |
| 1308/09 = 1892/93 | 72 160,10 | 39 654,79 | 38 216,11 | 48 230,70 | — | — |
| 1309/10 = 1893/94 | 70 842,87 | 44 442,82 | 25 909,07 | 53 813,45 | 4 873,29 | — |
| 1310/11 = 1894/95 | 56 093,26 | 36 065,94 | 10 163,36 | 34 283,77 | — | 17 736,07 |
| 1311/12 = 1895/96 | 57 596,38 | 32 771,18 | 34 559,41 | 46 806,63 | 75 765,49 | 17 197,78 |
| 1312/13 = 1896/97 | 52 150,99 | 28 766,01 | 21 980,70 | 39 112,86 | 70 941,06 | 16 577,33 |
| 1313/14 = 1897/98 | 80 193,97 | 31 858,24 | 24 013,84 | 67 547,08 | 54 252,75 | 13 360,93 |
| 1314/15 = 1898/99 | 81 334,34 | 42 234,81 | 33 875,54 | 47 471,33 | 36 797,47 | 12 445,76 |
| 1315/16 = 1899/1900 | 88 944,74 | 50 877,90 | 52 923,64 | 57 836,92 | 40 628,64 | 15 100,66 |
| 1316/17 = 1900/01 | 76 384,94 | 47 702,49 | 41 414,44 | 66 635,39 | 41 798,96 | 17 096,43 |
| 1317/18 = 1901/02 | 75 944,09 | 42 881,55 | 43 809,13 | 70 178,96 | 41 555,64 | 15 480,26 |
| 1318/19 = 1902/03 | 72 073,72 | 39 539,57 | 33 603,03 | 52 498,64 | 41 201,71 | 16 027,63 |
| 1319/20 = 1903/04 | 81 582,09 | 45 319,89 | 47 572,49 | 68 691,33 | 43 665,31 | 15 908,77 |
| 1320/21 = 1904/05 | 85 291,11 | 43 162,99 | 39 499,77 | 61 447,11 | 46 719,11 | 15 909,28 |
| 1321/22 = 1905/06 | 88 536,85 | 53 412 14 | 55 460,09 | 71 117,67 | 46 411,66 | 21 089,93 |
| 1321 = 1905/06 | 88 541,53 | 53 418,70 | 55 460,09 | 71 125,93 | 51 132,61 | 16 368,98 |
| 1322 = 1906/07 | 112 062,20 | 59 689,26 | 52 318,96 | 82 935,65 | 53 633,04 | 17 374,37 |
| 1323 = 1907/08 | 76 198,95 | 54 607,21 | 40 267,60 | 68 811,22 | 57 379,78 | 19 478,11 |
| 1324 = 1908/09 | 99 621,96 | 67 162,17 | 52 912,12 | 90 188,01 | 50 203,02 | 28 046,38 |
| 1325 — 1909/10 | 102 142,48 | 67 097,34 | 58 257,32 | 79 703,43 | 43 191,80 | 28 971,46 |
| 1326 = 1910/11 | 110 915,89 | 66 130,49 | 68 238,05 | 92 734,10 | 47 390,88 | 22 873,10 |
| 1327 = 1911/12 | 91 708,24 | 51 324,45 | 53 835,48 | 85 176,96 | 49 973,15 | 23 357,— |

[1]) Zehnten aller Art.

## Tafel XVII.

Die Zehntenerträge in verschiedenen Sandschaks der asiatischen Türkei (in Ltq.) (bis 1321/22 nach Erntejahren, dann nach Finanjahren).

(I. Fortsetzung).

| Jahr | 8. | 9. | 10. | 11. | 12. | 13. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aidin [1] | Denisli [2] | Saruhan [2] | Akko [1] | Damaskus [1] | Brussa [2] |
| 1305/06 = 1889/90 | — | — | — | — | — | — |
| 1306/07 = 1890/91 | — | — | — | — | — | 43 239,47 |
| 1307/08 = 1891/92 | — | — | — | — | — | 47 195,34 |
| 1308/09 = 1892/93 | — | — | — | — | — | 44 147,80 |
| 1309/10 = 1893/94 | — | — | — | — | — | 54 851,33 |
| 1310/11 = 1894/95 | 22 863,72 | — | — | — | — | 38 839,64 |
| 1311/12 = 1895/96 | 12 479,87 | — | — | — | — | 38 883,05 |
| 1312/13 = 1896/97 | 16 100,56 | 23 613,38 | 22 354,56 | — | — | 40 560,16 |
| 1313/14 = 1897/98 | 6 075,47 | 34 175,16 | 30 714,93 | 19 172,71 | — | 38 176,38 |
| 1314/15 = 1898/99 | 10 486,63 | 29 389,27 | 25 162,94 | 27 214,56 | — | 57 239,53 |
| 1315/16 = 1899/1900 | 21 739,68 | 39 925,09 | 48 921,87 | 5 360,62 | — | 69 517,80 |
| 1316/17 = 1900/01 | 15 960,04 | 14 242,75 | 44 141,15 | — | — | 50 782,— |
| 1317/18 = 1901/02 | 24 581,33 | 28 822,94 | 42 375,24 | 6 091,62 | — | 50 277,69 |
| 1318/19 = 1902/03 | 34 393,27 | 42 564,57 | 39 849,02 | 43 802,83 | 67 953,24 | 48 711,50 |
| 1319/20 = 1903/04 | 31 766,30 | 48 283,62 | 44 492,20 | 39 343,90 | 105 678,94 | 53 334,65 |
| 1320/21 = 1904/05 | 12 655,72 | 48 820,49 | 37 199,78 | 33 010,14 | 102 182,44 | 41 289,91 |
| 1321/22 = 1905/06 | 22 122,01 | 49 500,06 | 42 357,65 | 37 776,58 | 106 010,20 | 58 124,90 |
| 1321 = 1905/06 | 22 145,22 | 49 476,95 | 42 357,65 | 37 776,58 | 106 010,17 | 58 497,08 |
| 1322 = 1906/07 | 60 513,52 | 56 711,09 | 56 936,— | 36 894,17 | 90 441,19 | 61 821,82 |
| 1323 = 1907/08 | 30 120,47 | 55 018,69 | 27 767,31 | 44 695,68 | 93 391,93 | 51 867,95 |
| 1324 = 1908/09 | 22 545,48 | 56 106,64 | 75 786,86 | 47 638,24 | 110 758,79 | 76 474,59 |
| 1325 = 1909/10 | 32 289,64 | 67 863,58 | 67 481,79 | 53 203,38 | 131 095,64 | 75 253,59 |
| 1326 = 1910/11 | 9 724,26 | 62 196,07 | 38 217,60 | 54 944,56 | 156 688,73 | 64 871,32 |
| 1327 = 1911/12 | 34 523,17 | 30 032,17 | 32 104,42 | — | — | 65 736,27 |

[1]) Zehnten aller Art. [2]) Zehnten nur von Getreide.

## Tafel XVII.

Die Zehntenerträge in verschiedenen Sandschaks der asiatischen Türkei (in Ltq)
(bis 1321/22 nach Erntejahren, dann nach Finanzjahren).

(II. Fortsetzung.)

| Jahr | 14. Karahissar[1] | 15. Karassi[1] | 16. Josgat[1] | 17. Kirschehir[1] | 18. Kaisarie[1] |
|---|---|---|---|---|---|
| 1305/06 = 1889/90 | — | — | — | — | — |
| 1306/07 = 1890/91 | 34 825,70 | 65 994,92 | 26 161,05 | 8 677,91 | 8 408,46 |
| 1307/08 = 1891/92 | 60 091,50 | 68 341,70 | 37 294,08 | 12 646,09 | 10 595,78 |
| 1308/09 = 1892/93 | 71 207,19 | 67 552,08 | 42 855,81 | 14 659,88 | 10 390,64 |
| 1309/10 = 1893/94 | 57 949,95 | 74 088,35 | 46 499,62 | 22 830,31 | 16 409,39 |
| 1310/11 = 1894/95 | 45 281,52 | 52 630,99 | 46 165,93 | 16 421,77 | 17 015,03 |
| 1311/12 = 1895/96 | 63 825,35 | 44 978,65 | 47 287,82 | 22 611,50 | 18 341,79 |
| 1312/13 = 1896/97 | 48 575,84 | 50 975,29 | 33 806,79 | 19 412,17 | 11 612,02 |
| 1313/14 = 1897/98 | 80 609,91 | 53 712,75 | 35 823,24 | 21 702,53 | 11 091,38 |
| 1314/15 = 1898/99 | 57 733,73 | 66 978,78 | 43 907,79 | 20 403,92 | 11 885,49 |
| 1315/16 = 1899/1900 | 70 632,56 | 85 983,16 | 68 060,32 | 31 250,98 | 17 036,75 |
| 1316/17 = 1900/01 | 77 059,95 | 67 689,23 | 58 264,10 | 29 418,13 | 16 119,88 |
| 1317/18 = 1901/02 | 77 109,42 | 70 866,22 | 43 609,99 | 27 256,25 | 12 047,12 |
| 1318/19 = 1902/03 | 62 009,06 | 72 654,19 | 41 329,21 | 21 351,72 | 11 127,44 |
| 1319/20 = 1903/04 | 75 627,26 | 82 960,76 | 50 962,23 | 26 721,40 | 12 482,88 |
| 1320/21 = 1904/05 | 90 294,29 | 61 818,86 | 56 966,96 | 28 126,18 | 13 858,74 |
| 1321/22 = 1905/06 | 85 455,33 | 83 411,97 | 62 915,03 | 31 164,61 | 15 926,77 |
| 1321 = 1905/06 | 85 455,33 | 83 040,77 | 62 787,50 | 31 118,39 | 16 118,46 |
| 1322 = 1906/07 | 107 849,44 | 92 049,19 | 59 537,46 | 36 766,79 | 15 704,76 |
| 1323 = 1907/08 | 89 428,80 | 86 464,15 | 62 895,99 | 30 744,43 | 21 099,35 |
| 1324 = 1908/09 | 88 249,03 | 111 570,60 | 100 684,67 | 45 614,76 | 29 210,52 |
| 1325 = 1909/10 | 84 932,34 | 116 089,45 | 88 441,30 | 49 776,35 | 28 753,42 |
| 1326 = 1910/11 | 114 333,62 | 107 041,81 | 66 366,50 | 34 073,27 | 21 745,84 |
| 1327 = 1911/12 | 108 369,26 | 99 425,10 | 51 296,59 | 28 020,04 | 16 435,50 |

(Nach den Rapports Généraux de la Dette Publique.)

[1] Zehnten nur von Getreide.

## Tafel XVIII.

Der Personenverkehr auf den einzelnen Bahnlinien
(auf 1 km betriebener Strecke).

| Jahr | Anatol. Eisenbahngesellschaft | | | Bagdadbahn | Sm.-Cassaba | Sm.-Aidin | Damas-Hamah | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Stammlinie | Konia | Adabasar | | | | Altes Netz | Verlängerung | Homs-Trip. |
| 1893 | 1 290 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1894 | 1 349 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1895 | 1 684 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1896 | 1 643 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1897 | 1 702 | 241 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1898 | 1 857 | 194 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1899 | 1 856 | 159 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1900 | 1 948 | 155 | 6 168 | — | — | — | — | — | — |
| 1901 | 2 041 | 179 | 5 787 | — | — | — | — | — | — |
| 1902 | 2 146 | 186 | 6 093 | — | — | — | 808 | — | — |
| 1903 | 2 348 | 229 | 6 471 | — | — | — | 719 | 207 | — |
| 1904 | 2 644 | 270 | 6 925 | — | — | — | 909 | 311 | — |
| 1905 | 3 315 | 237 | 6 691 | — | — | — | 1 049 | 284 | — |
| 1906 | 3 377 | 274 | 7 233 | - | 3 750 | — | 1 120 | 262 | — |
| 1907 | 3 834 | 317 | 7 884 | 186 | 3 670 | 2 779 | 1 659 | 403 | — |
| 1908 | 4 166 | 413 | 8 207 | 264 | 4 710 | 2 850 | 1 527 | 368 | — |
| 1909 | 3 978 | 291 | 10 989 | 285 | 4 760 | 3 270 | 1 693 | 426 | — |
| 1910 | 4 340 | 362 | 13 793 | 358 | 4 661 | — | 1 964 | 628 | — |
| 1911 | 4 687 | 478 | 12 473 | 404 | 4 956 | — | 1 922 | 644 | 653 |

(Quelle: Die Geschäftsberichte der verschiedenen Gesellschaften und Alexis-Rey, Statistiques . . .)

## Tafel XIX.

Der Güterverkehr auf den einzelnen Bahnlinien (in t)
(auf 1 km betriebener Strecke).

| Jahr | Anatol. Eisenbahngesellschaft | | | Bagdadbahn | Sm.-Cassaba | Sm.-Aidin | Damas-Hamah | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Stammlinie | Konia | Adabasar | | | | Altes Netz | Verlängerung | Homs-Trip. |
| 1893 | 163,13 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1894 | 121,42 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1895 | 148,92 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1896 | 270,67 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1897 | 530,97 | 284,47 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1898 | 406,90 | 178,80 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1899 | 191,62 | 79,11 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1900 | 398,54 | 225,37 | 2 768 | — | — | — | — | — | — |
| 1901 | 579,26 | 275,87 | 2 813 | — | — | — | — | — | — |
| 1902 | 638,23 | 370,58 | 2 826 | — | — | — | 405,591 | — | — |
| 1903 | 427,93 | 225,38 | 2 902 | — | — | — | 634,737 | 211,489 | — |
| 1904 | 502,03 | 294,22 | 3 687 | — | — | — | 529,846 | 160,085 | — |
| 1905 | 557,97 | 364,66 | 3 158 | 138,34 | — | — | 628,709 | 381,277 | — |
| 1906 | 539,96 | 281,40 | 3 986 | 68,47 | 546,145 | — | 944,186 | 268,907 | — |
| 1907 | 475,— | 304,36 | 3 975 | 118,22 | 518,112 | 613,50 | 884,777 | 228,976 | — |
| 1908 | 294,17 | 169,10 | 3 454 | 79,71 | 419,904 | 572,16 | 1017,049 | 259,319 | — |
| 1909 | 317,36 | 144,27 | 4 706 | 76,82 | 525,272 | 601,50 | 883,012 | 276,431 | — |
| 1910 | 539,70 | 341,50 | 4 703 | 138,78 | 632,706 | — | 868,580 | 284,260 | — |
| 1911 | 741,— | 491,20 | 5 014 | 160,19 | 735,111 | — | 784,900 | 308,630 | 674,437 |

(Quelle: Geschäftsberichte der Gesellschaften und Alexis-Rey, Statistiques . . .)

**Tafel XX.**

Die Roheinnahmen der einzelnen Bahnlinien (in fr)
(auf 1 km betriebener Strecke).

| Jahr | Anatol. Eisenbahngesellschaft | | | Bagdadbahn | Smyrne-Cassaba et pr. | | Sm.-Aidin |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Stammlinie | Konia | Adabasar | | Altes Netz | Verlängerung | |
| 1893 | 7 054 | — | — | — | — | — | — |
| 1894 | 5 616 | — | — | — | 14 151,06 | — | — |
| 1895 | 6 170 | 2 938 | — | — | 11 939,97 | — | — |
| 1896 | 7 242 | 2 822 | — | — | 12 251,12 | — | — |
| 1897 | 13 445 | 6 710 | — | — | 13 592,11 | 1 692,44 | — |
| 1898 | 11 531 | 3 901 | — | — | 13 857,74 | 3 163,47 | — |
| 1899 | 7 161 | 2 326 | — | — | 13 749,60 | 2 763,— | — |
| 1900 | 9 502 | 4 159 | 11 977 | — | 13 701,76 | 3 568,27 | — |
| 1901 | 12 962 | 5 434 | 11 173 | — | — | — | — |
| 1902 | 14 028 | 6 744 | 10 523 | — | 15 728,21 | 4 867,30 | 14 473,— |
| 1903 | 10 521 | 4 945 | 11 233 | — | 16 809,44 | 4 598,13 | 14 601,48 |
| 1904 | 10 496 | 6 609 | 13 089 | — | 17 572,— | 4 638,54 | 15 706,— |
| 1905 | 12 363 | 7 907 | 11 936 | 1 616,80 | 16 310,— | 5 187,77 | 15 993,— |
| 1906 | 12 140 | 6 156 | 14 271 | 1 368,14 | 15 937,65 | 5 610,32 | 15 847,72 |
| 1907 | 11 027 | 6 981 | 14 695 | 1 754,44 | 14 815,68 | 5 044,67 | 15 580,— |
| 1908 | 9 138 | 5 816 | 13 688 | 1 839,86 | 16 809,57 | 4 084,44 | 14 332,— |
| 1909 | 9 758 | 4 673 | 16 005 | 1 936,72 | 17 049,95 | 3 702,38 | 15 467,— |
| 1910 | 13 256 | 8 293 | 16 175 | 2 571,43 | 17 537,61 | 5 934,48 | 16 938,— |
| 1911 | 17 104 | 11 367 | 17 358 | 3 379,34 | 18 669,81 | 7 295,13 | — |

| Jahr | Damas-Hamah | | | Mers.Adana | Jaffa-Jer. | Brussa |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Altes Netz | Verlängerung | Homs-Trip. | | | |
| 1893 | — | — | — | 6 725,15 | — | — |
| 1894 | — | — | — | 6 118,28 | — | — |
| 1895 | — | — | — | 7 012,69 | — | — |
| 1896 | — | — | — | 6 427,88 | 5 619 | 5 729,20 |
| 1897 | — | — | — | 5 048,89 | 6 162 | 5 600,— |
| 1898 | — | — | — | 6 468,28 | 8 616 | 6 638,55 |
| 1899 | — | — | — | 8 664,18 | 8 495 | 7 458,35 |
| 1900 | — | — | — | 8 339,18 | 8 416 | 6 707,47 |
| 1901 | — | — | — | 7 441,80 | — | — |
| 1902 | 11 131,80 | — | — | 6 921,— | 7 735 | 7 070,71 |
| 1903 | 12 459,28 | 3 133,57 | — | 8 326,— | — | 7 566,69 |
| 1904 | 15 851,80 | 3 237,34 | — | 9 587,— | 10 086 | 7 742,— |
| 1905 | 14 393,— | 4 905,— | — | 9 255,— | 9 816 | 8 052,55 |
| 1906 | 16 426,57 | — | — | 9 419,— | 11 355 | 8 626,16 |
| 1907 | 16 729,28 | 5 976,87 | — | 11 545,— | 12 881 | 9 507,— |
| 1908 | 19 040,— | 6 358,— | — | 13 723,— | 12 882 | 9 202,55 |
| 1909 | 18 675,— | 6 881,— | — | 15 824,— | 13 920 | 10 950.— |
| 1910 | 18 585,— | 7 913,— | — | 18 511,— | 15 729 | 11 069,— |
| 1911 | 17 613,10 | 8 048,— | 11 212,27 | 21 384,— | — | — |

(Quelle: Geschäftsberichte der einzelnen Gesellschaften und Alexis-Rey, Statistiques . . .)

## Tafel XXI.

Die Höhe der an die einzelnen Gesellschaften 1896—1911 gezahlten Garantieen (abgerundet in Millionen fr).

| Jahr | Anatol. Eisenb.-Ges. | | Sm.-Cassaba et prol. | | Damas-Hamah | Bagdadbahn |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Stammlinie | Konia | Altes Netz | Verlängerung | | |
| 1896 | 4,022 | 0,179 | 0,675 | — | — | — |
| 1897 | 0,400 | 2.238 | 0,505 | 0,755 | 0,740 | — |
| 1898 | 1,566 | 2,996 | 0,471 | 3,946 | 0,750 | — |
| 1899 | 4,096 | 2.996 | 0,482 | 4,043 | 0,750 | — |
| 1900 | 2,961 | 2,999 | 0,488 | 3,843 | 0,750 | — |
| 1901 | 0,756 | 2,999 | 0,256 | 3,561 | 0,375 | — |
| 1902 | 0,140 | 2,999 | 0,218 | 3,532 | 1,023 | — |
| 1903 | 2,167 | 2,999 | 0.074 | 3,608 | 2,229 | — |
| 1904 | 2,181 | 2,999 | (— 0,045) | 3,598 | 2,210 | 0,508 |
| 1905 | 1,112 | 2,888 | 0,124 | 3,442 | 1,896 | 2,777 |
| 1906 | 1,165 | 3,000 | 0,190 | 3,326 | 1,429 | 2,026 |
| 1907 | 1,812 | 3,000 | 0,339 | 3,471 | 2,093 | 2,749 |
| 1908 | 2,956 | 8,000 | 0,058 | 8,654 | 2,395 | 2,732 |
| 1909 | 2,554 | 3,000 | 0,024 | 3,809 | 2,218 | 2,713 |
| 1910 | 0,576 | 2,420 | (— 0,043) | 3,256 | 1,873 | 2,586 |
| 1911 | — | 1,045 | (— 0,010) | 2,710 | 1,840 | 2,438 |

(Quelle: Geschäftsberichte der einzelnen Gesellschaften, Alexis-Rey Statistiques . .)

**Kundt.** **Die Zukunft unseres Überseehandels.** Eine volkswirtschaftliche Studie von Dr. Walther Kundt. VIII u. 148 S. gr. 8°. Geh. M. 3.—.

**Leist.** **Die Sanierung von Aktiengesellschaften.** Nebst Musterbeispielen und Formularen. Von Dr. jur. et phil. E. Leist. XII u. 180 S. gr. 8°. Geh. M. 4.—, geb. M. 5.—.

**Meynen.** **Das Belgische Bankwesen.** Von Dr. Walther Meynen. 1911. VIII u. 140 S. Geh. M. 3.—.

**Mohr.** **Die Entwicklung des Großbetriebs in der Getreidemüllerei Deutschlands.** Von Dr. jur. Paul Mohr. XVI u. 294 S. gr. 8°. Geh. M. 6.50, geb. M. 7.50.

**Mohr.** **Marokko.** Eine politisch-wirtschaftliche Studie. Von Dr. jur. et. phil. Paul Mohr. IV u. 62 S. gr. 8°. Geh. M. 1.40.

**Moritz.** **Die Familienfideikommisse Preußens und ihre Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft.** Ein Beitrag zur Frage des Großbetriebs in der Landwirtschaft. Von Dr rer. polit. Eugen Moritz. XIV u. 88 S. gr. 8°. Geh. M. 2.50.

**Neuburger.** **Die Mode.** Wesen, Entstehen und Wirken. Von Dr. Otto Neuburger. 1913. 96 S. 8°. Geh. M. 2.—.

**Neubürger.** **Die Kriegsbereitschaft des deutschen Geld- und Kapitalmarktes.** Ein Beitrag zur Kritik der Kreditorganisation. 1913. 120 S. gr. 8°. Geh. M. 2.50.

**Neufeld.** **Die führenden Nationalexportämter.** Ein Beitrag zur Frage der Errichtung einer Reichshandelsstelle. Von Dr. A. Neufeld. VIII u. 224 S. gr. 8°. Geh. M. 5.—.

**Ritter.** **Entwicklungen und Bestrebungen in der deutschen Portlandzement-Industrie.** Von Fr. Ritter. 1913. VIII u. 280 S. gr. 8°. Geh. M. 6.50, geb. M. 7.50.

**Salzmann.** **Die Papierindustrie.** Ihre wirtschaftliche Entwicklung und heutige Lage. Von Dr. Fr. Salzmann. 1911. VI u. 166 S. gr. 8°. Geh. M. 3.50, geb. M. 4.50.

**v. Sartorius.** **Deutschland und die Handelspolitik der Vereinigten Staaten.** Von A. Sartorius Freiherrn von Waltershausen, ordentl. Professor der Nationalökonomie an der Universität Straßburg. XI u. 84 S. gr. 8°. Geh. M. 2.—.

**Schaeffle.** **Die agrarische Gefahr.** Von Dr. A. Schaeffle. Zweite durchgesehene und vermehrte Auflage. 1902. 40 S. gr. 8°. Geh. 50 Pfg.

**Schilder.** **Entwicklungstendenzen der Weltwirtschaft.** Von Dr. Sigm. Schilder. Band I: Planmäßige Einwirkungen auf die Weltwirtschaft. 1912. VII u. 386 S. gr. 8°. Geh. M. 9.—, geb. M. 10.50. (Bd. II im November 1913.)

**Schmitz.** **Die Bewegung der Warenpreise in Deutschland von 1851 bis 1902.** Nebst zwei Ergänzungen: Bankdiskont, Goldproduktion und Warenpreisstand. Der Weizenpreis von 400 v. Chr. bis 1900. Von Otto Schmitz. Mit 2 Karten und 43 farbigen Tafeln. 1903. IV u. 443 S. Lex. 8°. Geh. M. 12.—, geb. M. 14.—.



Zu Schmidt, Eisenbahnwesen in der asiatischen Turkei

Verlag von Franz Siemenroth, Berlin




# Eisenbahnkarte
## der asiatischen Türkei.

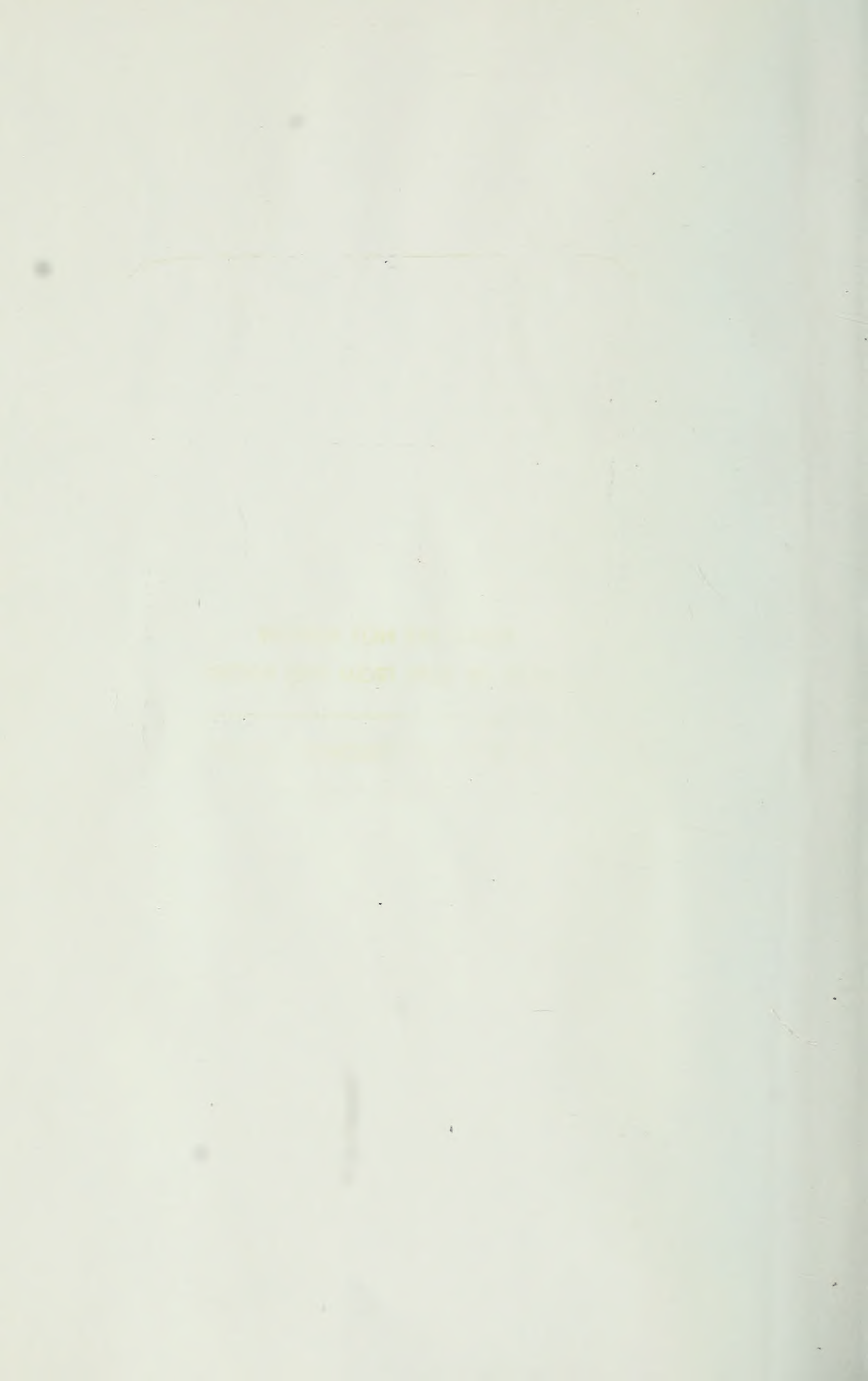
Gisaldruck von Bogdan Gisevius, Berlin W. Bulowstr. 66



---

Druck E. Grüner, Bernau bei Berlin.






UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 10 22 04 12 018 1